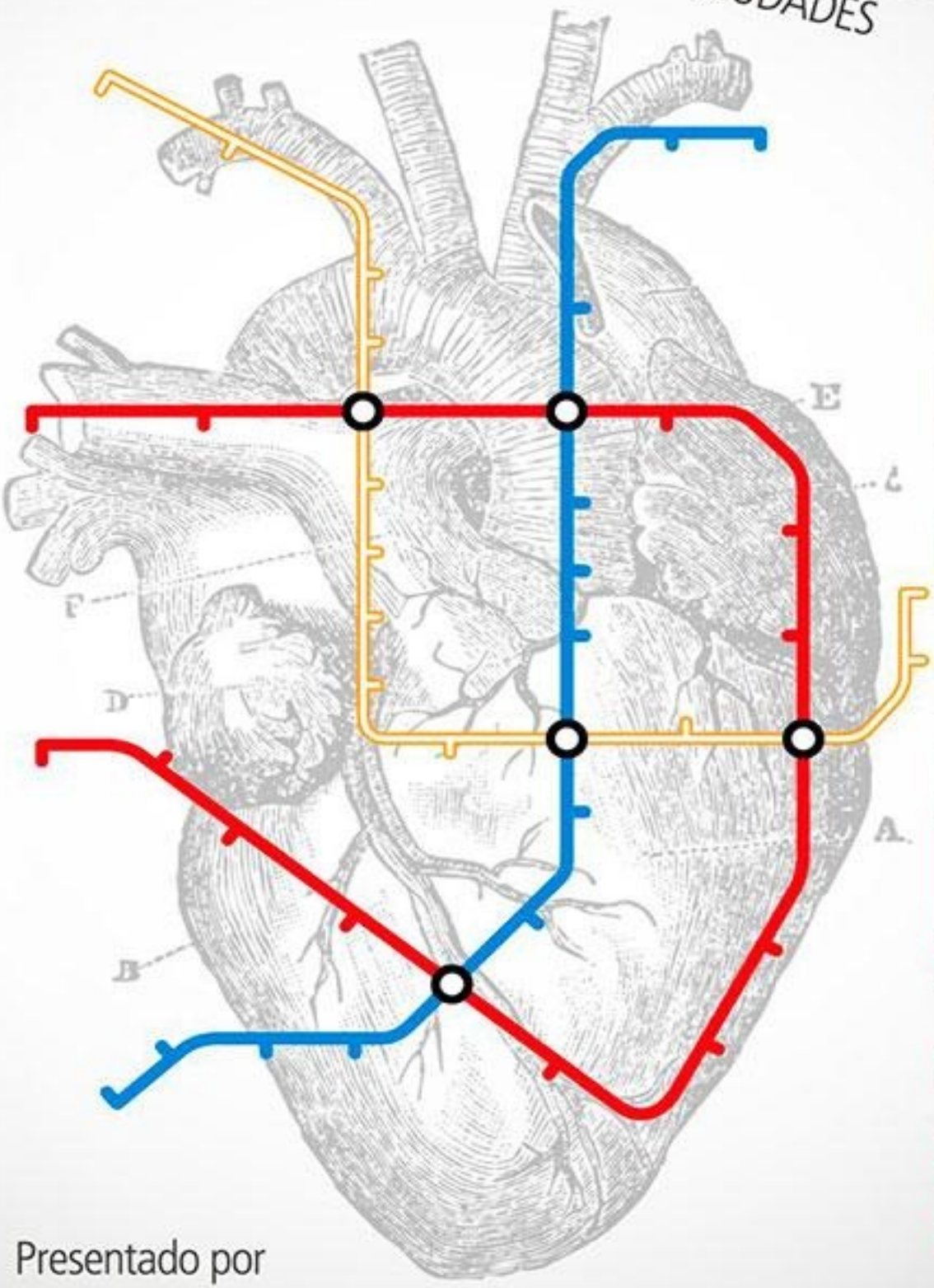
MUERTE Y VIDA

DE LAS GRANDES CIUDADES



JANE JACOBS

Presentado por

Zaida Muxí
Blanca G. Valdivia
Manuel Delgado

Lectulandia

Cincuenta años después de su publicación, *Muerte y vida de las grandes ciudades* es, según el New York Times, «probablemente el libro más influyente en la historia de la planificación urbana». Jane Jacobs, columnista y crítica de arquitectura de principios de los años sesenta, afirmaba que la diversidad y la vitalidad de las ciudades estaban siendo destruidas por algunos arquitectos y urbanistas muy influyentes.

Popular no sólo entre profesionales, el libro es una fuerte crítica de las políticas de renovación urbanística de los años cincuenta, que destruían comunidades y creaban espacios urbanos aislados y antinaturales. Jacobs defiende la abolición de los reglamentos de ordenación territorial y el restablecimiento de mercados libres de tierra, lo que daría como resultado barrios densos y de uso mixto. Frecuentemente cita el Greenwich Village neoyorkino como ejemplo de una comunidad urbana dinámica. Riguroso, lúcido y deliciosamente epigramático, *Muerte y vida* es un programa para la gestión humanista de las ciudades. Sensato, documentado, ameno e indispensable.

Lectulandia

Jane Jacobs

Muerte y vida de las grandes ciudades

ePub r1.0
marianico_elcorto 24.11.15

Título original: *The Death and Life of Great American Cities*
Jane Jacobs, 1961
Traducción: Ángel Abad y Ana Useros
Ilustraciones: Las escenas que ilustran este libro están a nuestro alrededor. Mirad, por favor, con detenimiento a las ciudades reales. Y mientras miráis, también podríais escuchar, quedaros un rato y pensar en lo que veis
Diseño de cubierta: Filo Estudio
Retoque de cubierta: orhi

Editor digital: marianico_elcorto
ePub base r1.2

más libros en lectulandia.com

A LA CIUDAD
DE NUEVA YORK

donde vine en busca de fortuna
y donde la encontré al hallar en ella
a Bob, Jimmy, Ned y Mary,
para quienes escribí también
este libro.

Apuntes sobre Jane Jacobs

Zaida Muxí Martínez &
Blanca Gutiérrez Valdivia[1]

1. Vigencia de sus ideas

La reedición en español del libro *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas* publicado por primera vez en inglés en 1961, hace ahora cincuenta años, nos permite reflexionar sobre la vigencia de los pensamientos de Jane Jacobs.

El abordaje del problema de la ciudad desde la propia experiencia y la manera divulgad va, llana, para todos los públicos en que se expresa Jane Jacobs hacen que leer hoy este libro sea una circunstancia contemporánea. Jane Jacobs no utiliza tecnicismos ni alambicadas construcciones narrativas para explicar su punto de vista, crea un discurso para que se comprenda, no para demostrar erudición. El sentido común, una explicación racional no racionalizada embriaga todo su discurso, que se hace próximo a las personas, por ello ha creado un libro verdaderamente atemporal.

Podemos comprobar que sus críticas y su mirada continúan siendo vigentes, y ello nos debería llevar a preguntarnos a qué se debe esta vigencia. Pensamos que en cincuenta años la forma y la vida de las ciudades han cambiado.

Sin embargo, los problemas, las amenazas que Jane Jacobs veía en la dispersión territorial, en la segmentación de usos, en la primacía del vehículo privado, en la destrucción de barrios para la «modernización» de la ciudad, en la inseguridad derivada de los usos segregados siguen siendo similares. Este modelo de crecimiento urbano que se ha demostrado ineficaz tanto a nivel social, medioambiental, económico y simbólico, no sólo sigue presente en los países que lo difunden (especialmente Estados Unidos[2] e Inglaterra) sino que en territorios con otras tradiciones urbanas, como España, encontramos que se ha abandonado el modelo de ciudad compacta para crecer en nuevos suburbios de baja densidad, monofuncionales y fragmentados, donde el vehículo privado es la única garantía de conexión con el resto.

La lección de Jane Jacobs sigue siendo imprescindible para revertir las tendencias señaladas. ¿Qué ha pasado? ¿Cómo puede ser que su voz y la de algunos de sus contemporáneos, que hoy diríamos clarividentes, hayan pasado desapercibidas durante años y sean hoy imprescindibles para pensar las ciudades de hoy y mañana?

Parte de su crítica era compartida por diversas voces contemporáneas variadas que se expresaban desde diferentes perspectivas, ámbitos y conocimientos, como Lewis Mumford, Henri Lefebvre y Betty Friedan por citar algunos nombres, todos

coincidentes en la alienación que genera este crecimiento y en el reclamo del derecho a la ciudad, al compartir, al encuentro, al tiempo y a la vida propia.

Jane Jacobs es defensora de un tipo de vida urbana que garantice a las personas ciertas capacidades y elecciones. Entre estos elementos que Jane Jacobs considera esenciales en la vida en la ciudad queríamos destacar dos que parecen contradictorios y excluyentes: seguridad e intimidad. La libertad que concedía el anonimato en las ciudades ha dejado de ser una cualidad en nuestras ciudades y es algo común encontrarnos con cámaras de vigilancia en los espacios públicos y con una fuerte presencia policial para «vigilar» los barrios con mayores índices de «delincuencia». Parece existir un consenso inducido que prima la seguridad colectiva frente a la intimidad personal. Sin embargo, en el modelo de ciudad que defiende Jane Jacobs ambos principios son deseables y compatibles.

Sin embargo, en nuestras ciudades se da una situación paradójica al mismo tiempo que hay una dinámica de completo desconocimiento de las personas que tenemos alrededor existe un estricto control sobre la vida de las personas. La seguridad se logra mediante el miedo y la coacción.

Contrariamente, Jane Jacobs defiende un modelo de seguridad basado en la confianza en el vecindario, en el conocimiento mutuo. Donde la existencia de espacios de socialización y encuentro ayudan a la creación de vínculos entre las personas. Es este sentimiento de comunidad, de responsabilidad social, el que hace que la gente se sienta segura, ya que en un vecindario cohesionado es posible reconocerse en los otros y otras, hallar un amigo en cada esquina, personas que se saluden, en definitiva, personas que puedan ir sonriendo por la ciudad. Según un estudio sobre la percepción de seguridad en el espacio público, en Gran Bretaña, las mujeres declaraban que se sentían seguras en un entorno en el que la gente sonríe. Actualmente, por el contrario, se impone un modelo de ciudad donde impera la anomia social, donde se prima el individualismo y es la «autoridad» la encargada de «mantener el orden». Es común ver situaciones de gente que se encuentra en problemas en un espacio público mientras los transeúntes pasan sin advertirlo o prefieren no involucrarse en una situación que es competencia de la policía y que les puede acarrear algún riesgo.

El civismo o respeto mutuo y el sentimiento de comunidad no se generan entre la población a golpe de normativa, sino a través de la creación de espacios donde la gente pueda compartir su tiempo y sus pensamientos. Espacios donde aprender a mediar, a ceder, a reconocer a los demás en sus diferencias y necesidades.

Jane Jacobs abogaba por una confianza y un sentimiento de comunidad que respete la intimidad de las personas. Este tipo de relación es la que se establece a través de una rica vida pública.

Para Jacobs las cuestiones claves de la ciudad eran: la importancia de la relación de las personas con el espacio público; considerar y apreciar las redes creadas por los diversos usos; entender la manzana como la unidad básica de la ciudad; y la primacía

de la calle como el aglutinador de la vida de los barrios.

El ajetreo de la vida cotidiana, la falta de espacios públicos para la socialización, y el miedo a lo desconocido hacen que la gente no tenga contacto con sus vecinos y vecinas. En este libro Jane Jacobs da claves sobre cómo debe ser un espacio público para que la gente se sienta cómoda y sienta los espacios públicos como algo propio, no como algo que no pertenece a nadie. Sin embargo, en nuestras ciudades proliferan los espacios públicos en los que se fomenta el pasar frente al estar, con un mobiliario urbano que no se ajusta a las necesidades de la gente (bancos unipersonales, falta de fuentes, de servicios públicos…) y con un diseño que propicia los espacios monofuncionales, condicionando quién y cuándo se usa un espacio, o haciendo que las personas que quieren usarlo tengan que competir entre ellas para poder hacerlo.

Jane Jacobs también arremete contra el imperio del coche en las ciudades, en las que la circulación de peatones y vehículos no motorizados queda supeditada a la circulación de los automóviles privados. Es inevitable tener la imagen de numerosos barrios a los que se les ha amputado una parte para poner en su lugar una vía rápida que ha sesgado la vitalidad del barrio. Algo contra lo que Jane Jacobs luchó activamente como vecina.

Frente a la supremacía del coche, Jane Jacobs reivindica la importancia de las calles como lugares de relación. Sin embargo, en la mayoría de los proyectos la calle se considera un espacio intersticial, y no como los ejes que vertebran la vida social de la ciudad. Un elemento imprescindible para que las calles cumplan realmente esta función es la existencia de un fuerte tejido comercial que garantiza el dinamismo en las vías públicas. Jane Jacobs considera el comercio una pieza indispensable para que la gente se sienta segura en la calle, ya que como señalaron las urbanistas feministas de Canadá en los años 80, para que un espacio sea seguro es necesario que el individuo pueda ser visto y oído en él.

Por lo tanto, una mala configuración física del espacio público puede propiciar problemas de relación y de utilización. Esta falta de conexión entre diseño y realidad cotidiana, obliga a las personas a transgredir los usos normativos del espacio urbano para adaptar el espacio físico a sus necesidades.

También las dinámicas de individualismo que se dan en los vecindarios se rompen por la práctica cotidiana y por ejemplo muchas mujeres cuidadoras acaban creando redes de apoyo mutuo y solidaridad en su vecindario para solventar los problemas que acarrea un débil Estado de bienestar.

2. Reflexión sobre urbanismo reciente

El texto de Jane Jacobs es una oportunidad para volver a pensar ideas de máxima

actualidad, la ciudad o el territorio urbanizado que nos ha llegado es definido por la segregación funcional, la dispersión y la desaparición de la complejidad urbana.

Contrariamente a los discursos teóricos de la ciudad compacta, la construcción territorial de las últimas décadas no ha abundado en la construcción de la ciudad compleja, sino en fragmentos de territorio monofuncionales. Podemos reconocer, malinterpretada, la defensa de Jane Jacobs a los tejidos existentes. Tejidos que ella consideraba tanto en lo físico como en lo social. Hemos asistido a la preservación de áreas urbanas centrales y emblemáticas, aunque en muchas ocasiones esto se ha producido en contra de la población, generando procesos de gentrificación y creaciones de escenografías urbanas.

Jane Jacobs es crítica con dos de los paradigmas que han contribuido a modelar las ciudades con suburbios residenciales, seña de identidad de la urbanización estadounidense y que en las últimas décadas ha comenzado a formar parte también de nuestras ciudades. Jacobs arremete por un lado contra la simplificación que hace Le Corbusier de las calles, transformándolas en vías o cintas limpias sin obstáculos ni vida, por las que sólo discurren vehículos privados. La calle monofuncional pierde su sentido de ser, es otro elemento que desde luego no contribuye a la ciudad como espacio de encuentro, conocimiento y reconocimiento. Desaparece el espacio público. Según este modelo son los urbanistas los que dictan qué se debe hacer en cada espacio, sin tener en cuenta la cotidianeidad de las personas. Como aseguró Jacobs, hace cincuenta años, la *mixticidad* de usos, garantiza la *mixticidad* social y ayuda a evitar problemas urbanos como la segregación y la inseguridad.

Y por otro lado Jane Jacobs también censura parte de las ideas de Ebenezer Howard de la Ciudad Jardín, (críticas que no gustaron nada a su coetáneo Lewis Mumford). En concreto, Jacobs critica el modelo de socialización que propicia la ciudad jardín, utópico e ingenuo y que en la experiencia real invade la intimidad de las personas, niega los contactos efímeros, y se da entre poblaciones muy homogéneas. Jane Jacobs considera que un espacio verde en la ciudad tiene sentido si la gente le da vida, si no se convierte en un espacio «vacío» que termina por degradarse.

3. Defensa de la planificación como herramienta para hacer ciudad desde las diferentes experiencias

En múltiples ocasiones se ha hecho una lectura de las ideas de Jane Jacobs como las de una detractora de la planificación, una defensora de una ciudad no proyectada que se configura espontáneamente según los impulsos de su población. Sin embargo,

no estamos de acuerdo con esta interpretación de su obra, y aun menos en el caso de *Muerte y vida de las grandes ciudades*, ya que lejos de ser una detractora de la planificación urbana Jane Jacobs es defensora de «otra planificación», aquella que tiene en cuenta la experiencia cotidiana y las necesidades de las personas. Jane Jacobs critica el modelo tradicional de planificación, diseñado desde arriba y sin tener en cuenta las diferentes realidades que vive la población, que constriñe y reprime la vida de las personas, y pauta dónde y cuándo se debe hacer cada actividad.

Sin embargo, la crítica a este modelo de planificación no significa que defienda una ciudad sin planificar, ya que la ciudad espontánea que reivindican algunas vanguardias intelectuales, es la ciudad del más fuerte, donde las jerarquías sociales se imponen en el uso y apropiación del espacio, mientras que las «minorías» (mujeres, personas mayores, niños y niñas…) son invisibles. Jane Jacobs defiende una planificación basada en la experiencia, en la experiencia cotidiana de las personas, que les capacita para decidir qué tipo de espacio urbano quieren y necesitan. La experiencia de la ciudad desde las diversidades, utilizando la planificación para incorporar la variedad y no para crear falsas homogeneidades. Las experiencias de las personas son conocimientos que los planificadores ignoran demasiado a menudo. Como la autora señala en el libro los tecnócratas que diseñan la ciudad no tienen en cuenta la experiencia del lugar, cuáles son los proyectos que han funcionado y cuáles son los que han generado problemas sociales.

Para el diseño de las ciudades no existen fórmulas mágicas ni constantes universales, experiencias que funcionan en una determinada ciudad puede ser que no funcionen en otra.

4. La pervivencia de sus ideas

Robert Caro en su biografía de Robert Moses, *The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York*, el urbanista más poderoso de New York entre 1924 y 1968, cita a Jane Jacobs y el libro que tenéis entre las manos como la persona y la obra más influyentes en el urbanismo de la ciudad. Existe el convencimiento entre quienes planifican la ciudad que es Jane Jacobs la que ha dejado su impronta en las formas de hacer de las generaciones actuales. No hay duda de que todas las ciudades necesitan transformaciones, adecuaciones y mejoras urbanas así como viviendas diversas y asequibles. Sin embargo, los métodos para planificarlas están lejos de ser los utilizados por Moses, de arriba a bajo, sino que se ha de conseguir a través de una práctica del urbanismo desde la rebelión, el conocimiento y la defensa de los barrios. La construcción de la ciudad futura se ha de nutrir de diversidad y complejidad, de una práctica inclusiva que incorpore las múltiples variables de la realidad, basándose

en un urbanismo de abajo a arriba.

El pensamiento de Jane Jacobs es hoy más vigente que cuando lo escribió. Lo que ella veía como amenazas y problemas graves pero incipientes se han propagado y han aumentado hasta cotas impensables. Por ello, leer hoy este libro nos ayuda a hacer una reflexión sobre la práctica y el alcance del urbanismo, y sobre la imprescindible incorporación de la población en toda su diversidad y diferencia para formular ciudades y barrios posibles y deseables.

Prólogo

Manuel Delgado[3]

En el año 2009 Planitizen, la influyente página web de Urban Insight of Los Angeles, planteó a sus lectores un reto: establecer la lista de los cien «pensadores urbanos» más importantes de todos los tiempos. Al final, el primer lugar vino a ocuparlo una mujer que no era ni arquitecta, ni propiamente urbanista, ni socióloga urbana. Se trataba de alguien con una formación académica no especializada que hace medio siglo publicó un libro escrito de manera sencilla titulado The Death and Life of Great American Cities, cuyos materiales eran sobre todo anécdotas y ejemplos tomados de sus propias observaciones de la vida cotidiana y que argumentaba basándose no en sofisticadas razones teóricas, ni manipulando grandes datos, sino de acuerdo con un cierto sentido común y surtiéndose de un buen puñado de obviedades. La obra conoció su primera edición en español en 1967 con el título Muerte y vida de las grandes ciudades; luego otra en 1973. Agotada ésta, el libro ha permanecido incomprensiblemente desaparecido de nuestras librerías hasta ahora mismo.

Como se verá enseguida, la obra es ante todo un encendido elogio de las aceras como escenario para una compleja y apasionante vida social, en la que las ciudades encontraban el elemento fundamental que hacía de ellas marco para las formas más fértiles y creativas de convivencia humana. Frente a la insensibilidad de la burocracia urbanística y los estragos que estaba produciendo su aplicación en las urbes norteamericanas, Jacobs entendió la importancia de proteger la naturaleza de la calle como espacio de encuentro e intercambio, versátil en sus usos y animada por todo tipo de apropiaciones individuales o colectivas; flanqueada por edificios de distintas edades y tipos, viejos y nuevos, relucientes y desvencijados, residenciales y de trabajo; con niños jugando y aprendiendo cosas que en ningún otro espacio aprenderían; salpicada de pequeños comercios abiertos al exterior que proveían de variados bienes y servicios; incluso también con automóviles, pero no demasiados… Al tiempo que exaltaba los valores positivos del vitalismo urbano, Jacobs censuraba el despotismo de unos urbanistas ignorantes y hasta hostiles ante las prácticas y los practicantes de esa intensa existencia urbana que se empeñaban en someter a la lógica de sus planos y maquetas.

La verdad es que decir que cincuenta años después de su primera publicación este libro continúa siendo vigente es poco. Es cierto que en sus páginas uno encuentra a veces un aire de catálogo de recetas caseras quizás algo ingenuas, lo que daría pie a Lewis Mumford para contestar a quien tanto lo había criticado mediante un artículo sarcásticamente titulado «Los remedios de mamá Jacobs para el cáncer de las ciudades». Pero los términos de la denuncia de *Muerte y vida de las grandes ciudades* contra la planificación urbana, tal y como se estaba dando en los Estados Unidos en

la década de los cincuenta del siglo pasado, pueden y deben ser hoy reconocidos como el presagio de lo que ya es una auténtica cruzada para acabar de una vez por todas —ahora ya en todos los continentes— con aquello que Jane Jacobs tanto amó y defendió; la ciudad popular.

Es más, el paso del tiempo no ha hecho sino hacer crecer la lucidez y la pertinencia de esta rebelión teórica y personal que ahora encuentra motivos más urgentes que entonces. Si hubiera que reseñar de manera muy resumida este libro, bien podríamos hacerlo diciendo que todo él es una colosal apología del valor de uso, es decir —recuérdese— el determinado por las características propias de un objeto y por el empleo específico y concreto que se le da en función de esas mismas características. Siendo el objeto del que este libro habla las calles de cualquier ciudad, el protagonista humano que encontramos en sus páginas es justamente el usuario, es decir aquel individuo que asigna a esas aceras un valor en tanto reconoce en ellas un instrumento adecuado para determinadas funciones y fines que pueden ser sociales, económicos, lúdicos, culturales o, simplemente y en el sentido más amplio, vitales, es decir relativos a la experiencia humana en toda su variedad. Es esa multiplicidad incontable de maneras de hacer y de estar que la autora veía y quería continuar viendo en las calles lo que hacía de ellas ese espacio en el que, «las cosas se juntaban», como señalaba la señora Dalloway —es decir, Virginia Woolf—, mientras cruzaba Victoria Street.

Pues bien, ese grito de alarma ante el peligro que se cernía sobre la vida en las calles hace décadas ahora seguramente sería todavía más angustioso ante la visión de los desastres provocados por una concepción de la ciudad que piensa y actúa sobre ella en términos de valor de cambio, es decir de búsqueda de obtención de beneficios por lo que se presenta como una mera mercadería sometida a la ley de la oferta y la demanda. Ésa es la realidad actual de tantas ciudades y acaso el futuro de las demás: acumulación de capital, persecución de rendimientos y generación de plusvalías, todo ello presentado bajo pomposas denominaciones del tipo *reforma*, *reconversión*, *regeneración* que no dejan de ser las expresiones de hasta qué punto lo que Jacobs llamó *dinero catastrófico* se está saliendo con la suya.

Esos exteriores urbanos de los que este libro es elogio y defensa se están convirtiendo en un asunto prioritario para las agendas políticas en materia urbana y para proyectos que, presentándose como urbanos, son casi siempre simplemente inmobiliarios. Lo que para Jacobs eran las calles y sus aceras ahora deben ser, a toda costa, lo que se presenta solemnemente como «espacios públicos de calidad», unos escenarios en los que el público ya no es tanto usuario como más bien consumidor y cuyo estado ha de mantenerse en condiciones de formar parte de la correspondiente oferta de ciudad. Para ello se le aplican unos niveles de fiscalización y monitorización que Jane Jacobs no podría haberse apenas imaginado en 1961, pero que, generalizados ya, son hoy la garantía de que las iniciativas en materia de reorganización urbanística se acompañarán de lo que los técnicos llaman *huecos*

urbanos rigurosamente vigilados, de los que cualquier presencia considerada inconveniente o inadecuada —a veces cualquier expresión de espontaneidad— quedará rápidamente expulsada o mantenida a raya. Por supuesto, que nada que ver con aquellas formas de control social informal que debían ser para Jacobs garantía de seguridad y confiabilidad públicas. Son la policía, los agentes privados, las cámaras de vigilancia y las «normativas cívicas» vigentes en tantas ciudades los instrumentos gubernamentales encargados de velar por que lo que fueron un día espacios realmente compartidos sean sólo accesibles para lo que Jacobs definía como «individuos incorpóreos, asépticos y estadísticos».

Ése es el panorama actual: centralización sin centralidad, renuncia a la diversificación funcional y humana, deportación masiva de unos vecinos para ser suplantados por otros más pudientes, imposición de magnos equipamientos desastrosos que se amparan en coartadas ennoblecedoras que hablan de *arte y cultura,* grandes procesos de especialización, producción de núcleos históricos de los que la historia ha sido expulsada…, dinámicas que desembocan en una disolución de lo urbano en una mera urbanización, interpretada como sometimiento sin condiciones a los imperativos del mercado constructor o turístico o a las exigencias políticas en materia de legitimidad simbólica.

Jane Jacobs tenía razón cuando escribía —el lector lo encontrará dentro de unas pocas páginas— que «los banqueros, al igual que los urbanistas, tienen sus propias teorías sobre las ciudades en las que operan. Esas teorías las han bebido en las mismas fuentes en que sorben los urbanistas». La realidad futura de las ciudades da más razón a la autora que la que le otorgaba su propio presente. Y lo mismo valdría para otras muchas de sus intuiciones. Los únicos con derecho a hacer planes, concebir y organizar espacios continúan siendo los planificadores profesionales; el punto de vista de los planificados por descontando que continúa sin ser relevante. Las calles siguen siendo pensadas oficialmente para servir tan sólo para que la gente vaya y venga de trabajar y cuando se peatonalizan es para hacer de ellas centros comerciales *al natural* o parques temáticos para el ocio hipercontrolado, dos paradigmas de esa tendencia a la *zonificación* que tanto deploraba la autora. En cuanto a la *automovilización* —el imperio de los vehículos motorizados y el privilegio de las calzadas sobre las aceras— ni que decir tiene que ya se ha impuesto en todas las ciudades del mundo, incluso en países menos desarrollados en los que circular a pie es un signo de depreciación social. Se ha agudizado la tendencia a acuartelar a los niños para *protegerlos* de una calle que había sido uno de los instrumentos clave para su socialización. Y, por supuesto, no han hecho más que crecer las razones para que los afectados por el egoísmo de los poderosos y la estupidez de sus empleados proyectadores continúen sus luchas, aunque ya no puedan contar —como en tantas ocasiones— con Jane Jacobs a su lado y en la calle.

Las ciudades están rodeadas de un tipo de conglomerados urbanos que está en las antípodas de aquellos que Jacobs deseaba y que no eran una utopía, puesto que

existían y demostraban sus beneficios estructuradores para la vida comunitaria. Una especie de caos urbano ha seguido proliferando en zonas periurbanas y está suponiendo un verdadero desmoronamiento de lo urbano como forma de vida a favor de una ciudad difusa, fundamentada en asentamientos expandidos de espaldas a cualquier cosa que se pareciese a un espacio realmente socializado y socializador. Son esas casas unifamiliares aisladas o adosadas en que tiene lugar una vida privada que desprecia la calle como lugar de encuentro, que depreda masivamente territorio, que abusa del automóvil y para la que los únicos espacios públicos son poco más que los *shoppings* y las áreas de servicio de las autopistas; morfologías residenciales segregadas y repetitivas que vemos extenderse en las periferias metropolitanas o en núcleos atractores aislados consagrados a la práctica desconflictivizada del consumo y del ocio de masas, que funcionan como colosales máquinas de simplificar y sosegar ese nerviosismo consustancial —como notara Simmel y entendiera tan bien Jacobs— a cualquier definición de la vida urbana. Es decir, configuraciones socioespaciales que desactivan las cualidades que tipificaban tanto la ciudad como morfología como lo urbano en tanto que manera específica y singular de estar juntos.

Por lo que hace a la actividad perniciosa que la autora atribuía a los urbanistas, hoy tendríamos razones casi para añorarla. Hemos pasado de la urbanización de los espacios colectivos de la ciudad a su *arquitecturización*. Urbanizar y *arquitecturizar* un espacio público coinciden en que son dos formas de textualizarlo, es decir de lograr no sólo una determinada funcionalidad, sino sobre todo legibilidad, capacidad de transmitir —es decir de imponer— unas determinadas instrucciones sobre cómo usarlo y cómo interpretarlo. Ambas formas de intervención implican voluntad de control externo y homogeneización de las prácticas esperables de los usuarios, pero también suponen o quieren suponer estímulos cognitivos y semánticos. Dicho de otro modo, urbanizar o *arquitecturizar* un determinado lugar significa aplicarle y hacer operativas guias sobre las conductas, las percepciones y las ideas que se desea y se prevé que se susciten en quienes los usen.

Ahora bien, urbanizar el espacio urbano significaba ordenarlo de una manera considerada pertinente, someterlo a una determinada jerarquía, diseñarlo para que cumpliera ciertas funciones, normativizarlo legalmente, garantizar su transparencia tanto funcional como perceptiva, pero buscando siempre —aunque fuera, como Jacobs denunciara, sin contar con las prácticas reales— una cierta coherencia con un proyecto urbano de más amplio espectro, imaginando que se vinculaba a un determinado horizonte de continuidad y diálogo con el entorno social, morfológico y paisajístico, queriendo incidir con áreas urbanas más amplias que el emplazamiento concreto sobre el que se actuaba. Pero la situación ha empeorado también ahí. Lo que se está haciendo hoy ni siquiera es urbanizar, es *arquitecturizar. Arquitecturizar* el espacio público implica geometrizarlo e instalar a continuación una serie de elementos considerados elocuentes y con cierta pretensión innovadora y creativa —mobiliario de diseño, obras de arte—, no pocas veces encargados a firmas famosas o

de prestigio, pero indiferente ya no sólo, como ocurría con el urbanismo clásico, ante las utilizaciones sociales para las que se supone que debería estar dispuesto, sino al entorno mismo en que se imponía una actuación que ni siquiera se tomaba la molestia de invocar teorías o planes generales. Este menosprecio tanto hacia el contexto morfológico como a la vida social han acabado generando intervenciones que pueden no tener nada que ver, incluso resultar cacofónicas, con el marco sociourbano que las rodea, suscitando espacios fragmentados, formalmente arrogantes, extraños entre sí, todavía más insensibles a las necesidades de usuarios y habitantes de lo que lo eran las iniciativas urbanísticas que Jacobs tanto había censurado.

Hasta aquí alguna observaciones sobre la actualidad del pensamiento crítico en materia urbana de Jane Jacobs. Pero hay otras razones que acuden a reforzar la puesta en valor de este libro cuya lectura se está a punto de iniciar. Está claro que Jacobs no pretendió proveernos de un texto académico. La suya es una reflexión personal a partir de lo que sucedía en las calles, plazas y parques que conocía, esa fecunda animación que veía malograr a manos de los planificadores de ciudad y de los intereses económicos a los que servían. Ahora bien, esas apreciaciones de apariencia algo naif sobre lo que no deberíamos dudar en calificar como la quintaesencia misma del espacio social tienen implicaciones no explicitadas, acaso ni siquiera del todo conscientes en la autora, cuya importancia merece ser remarcada ahora, cinco lustros después de ser planteadas.

La primera de esas conclusiones implícitas tiene que ver con la naturaleza de esas formas de sociabilidad que protagonizan los transeúntes o avecindados que llevan a cabo actividades más o menos ordinarias a lo largo y ancho de la acera de una calle, distribuyéndose en una plaza u ocupando el que consideran su lugar en un parque público. Cuando Jacobs subrayaba la importancia extraordinaria que tenía ese amontonamiento en apariencia informe de conductas múltiples y diferenciadas lo que estaba captando era algo tan importante como es la manera en la que se conforma la sociedad urbana, acaso la sociedad a secas, sus mecanismos básicos, la apertura que los individuos y las familias debían realizar hacia un exterior en el que la cooperación con extraños totales o relativos —los vecinos, los conocidos *de vista*— implicaba la articulación de formas sutiles, pero estratégicas, de cooperación. El barrio, la calle en la que está radicado el hogar o el lugar de trabajo, incluso esos espacios distantes a los que se acude de vez en cuando o por primera vez o que se transitan, como suele decirse, *de paso*, y en los que coincide brevemente con personajes a los que nunca más volverá a ver —aunque algunos queden para siempre grabados en su recuerdo—, todos esos son marcos en los que se nos presenta a los ojos nada más y nada menos que el trabajo de lo social sobre sí mismo, la máquina societaria sorprendida, de pronto, con las manos en la masa. En otras palabras, sin necesidad ser socióloga o antropóloga entendió lo que muchos sociólogos o antropólogos no son capaces de reconocer: que esas aceras no son sólo extensiones o sitios, sino auténticas instituciones sociales, dotadas de estructura, ejecutoras de funciones y que registran

lógicas de apropiación y empleo organizadas a partir de pautas culturales específicas.

Eso por un lado. Por el otro, lo que Jacobs veía desplegarse en tales escenarios no era sólo una colección fascinante de actos y acciones. Cuando nos propone la analogía del *ballet* para referirse al conjunto de conductas observables en cualquier calle o plaza no se limita a dar con una imagen poética con virtudes descriptivas: está adivinando que lo que sucede ahí responde a un sistema de actividades coordinadas desde dentro, es decir a un concierto entre cuerpos en movimiento que ordenan su disposición mutua a partir de una dinámica de ajustes y reajustes constantes y en buena medida espontáneos. Todo ello funcionando como una especie de musculatura regida por principios que no dependen de una instancia central ajena y supuestamente superior —la del proyectador o gestor urbano—, sino de la organización autónoma de sus componentes moleculares y de la manera en la que éstos se trenzan con frecuencia a partir de la cierta capacidad ordenadora del azar.

Se verá que Jacobs nos habla, por ejemplo, de cómo la seguridad de un barrio no se obtiene gracias a la presencia policial, sino a «una densa y casi inconsciente red de controles y reflejos de voluntariedad y buena disposición inscrita en el ánimo de las personas y alimentada constantemente por ellas mismas». Lo que esa anotación conlleva es la percepción de la vida colectiva en una ciudad como un verdadero *orden físico* —ese es el concepto que la propia autora propone—, conformado por microprocesos en los que más que la compenetración entre elementos orgánicos integrados, lo que se da es, en efecto, un *ballet*, es decir una *suite* de iniciativas coordinadas altamente eficaces, en condiciones de dotar de coherencia interna una masa de unidades en permanente agitación. De ahí que Jacobs, con un lenguaje llano y a partir de una estimación directa de la realidad, reconozca en una calle, un parque público o un barrio ejemplos de lo que ella misma imagina como una suma de movimientos y actividades la mayoría de ellos triviales y casuales, pero cuya suma no lo es en absoluto, es decir aquello que poco después los teóricos del caos y de los sistemas complejos lejos de la linealidad llamarán «sistema emergente».

Hasta aquí esta presentación de *Muerte y vida de las grandes ciudades*, un libro que nos es devuelto para ayudarnos a mirar a nuestro alrededor compartiendo y acrecentando su escándalo ante el pavoroso espectáculo de la destrucción sistemática de las urbes, a manos de la alianza sagrada entre políticos, mercaderes, arquitectos y planificadores. No ha disminuido, antes al contrario, se ha incrementado el desprecio y la desconfianza —acaso el temor— de los poderosos y sus *expertos en ciudad* hacia las formas consideradas prosaicas mediante las cuales viandantes y vecinos se apropian de los escenarios de sus quehaceres de cada día, dotándolos de sus propias funcionalidades tanto instrumentales como simbólicas.

Pero las calles continúan estando donde estaban y en sus aceras todavía hay gente que hace todo tipo de cosas a todas horas. Allí, en ellas, siguen mezclándose acontecimientos grandes o microscópicos, conductas pautadas y comportamientos marginales, monotonías y sorpresas, lo anodino y lo excepcional, lo vulgar o lo

misterioso, permanencias y mutaciones, lo indispensable y lo superfluo, las certezas y la aventura. Como Jane Jacobs quería: un dominio difícil de dominar en el que, mal que les pese a sus enemigos, continúa viviendo la vida.

Agradecimientos

Tantas fueron las personas que me ayudaron a escribir esta obra, voluntariamente o no, que temo no poder expresar todo el reconocimiento y aprecio que les debo y siento. Me ha sido de particular utilidad la ayuda, información o critica de las siguientes personas: Saul Alinsky, Norris C. Andrews, Edmund Bacon, June Blythe, John Decker Butzner, Jr., Henry Churchill, Grady Clay, William C. Crow, Vernon De Mars, Monseñor John J. Egan, Charles Famsley, Carl Feiss, Robert B. Filley, Mrs Rosario Folino, Chadbourne Gilpatric, Victor Gruen, Frank Havey, Goldie Hoffman, Frank Hotchkiss, Leticia Kent, William H. Kirk, Sr y Sra George Kostritsky, Jay Landesman, Rev. Wilbur C. Leach, Glennie M. Lenear, Melvin F. Levine, Edward Logue, Ellen Lurie, Elizabeth Manson, Roger Montgomery, Richard Nelson, Joseph Passonneau, Ellen Perry, Rose Porter, Ansel Robinson, James W. Rouse, Samuel A. Spiegel, Stanley B. Tankel, Jack Volkman, Robert C. Weinberg, Erik Wensberg, Henry Whitney, William H. Whyte, Jr, William Wilcox, Mildred Zucker y Beda Zwicker. Por supuesto, ninguna de estas personas es responsable de lo que yo he escrito; en honor a la verdad, debo decir que algunas discrepan abiertamente conmigo pero no obstante me han ayudado generosamente.

Expreso igualmente mi reconocimiento a la Rockefeller Foundation, cuya asistencia financiera ha hecho posible mi investigación y la publicación de estas páginas, a la New School for Social Research por su hospitalidad, y a Douglas Flaskell, director de *Architectural Forum*, por su estímulo y tolerancia. Y más que a nadie estoy agradecida a mi esposo, Robert H. Jacobs, Jr.; todavía no sé qué ideas de este libro son mías y cuáles suyas.

01
Introducción

Este libro es un ataque contra el actual urbanismo y la reconstrucción urbana. También es, principalmente, un intento de presentación de unos nuevos principios de planificación y reconstrucción urbana, diferentes e incluso opuestos a los que se enseñan hoy en todas partes, desde las escuelas de arquitectura y urbanismo hasta los suplementos dominicales de los periódicos y las revistas femeninas. Mi ataque no se basa en objeciones nimias sobre los diferentes métodos de edificación ni en distinciones quisquillosas sobre los diseños de moda. Es más bien un ataque contra los principios y los fines que han modelado el moderno y ortodoxo urbanismo y la reconstrucción urbana.

Para exponer unos principios diferentes, voy a escribir esencialmente sobre cosas corrientes y vulgares. Por ejemplo, qué tipos de calle son seguros y cuáles no; por qué algunos parques urbanos son maravillosos y otros son cepos y hasta trampas mortales; por qué ciertos barrios bajos siguen siendo bajos y otros se rehabilitan solos, a pesar de resistencias oficiales y financieras; por qué el centro de una ciudad y las áreas comerciales se desplazan; qué es, si es que es algo, una vecindad auténtica y qué labores hace, si es que hace alguna, en las grandes ciudades. En resumen, escribiré sobre cómo funcionan las ciudades en la vida real, pues sólo así conoceremos qué principios urbanísticos y qué prácticas de rehabilitación pueden estimular la vitalidad social y económica de las ciudades, y qué principios y prácticas matarían esos atributos.

Existe un nostálgico mito según el cual, si tuviéramos suficiente dinero —se suele hablar de cien mil millones de dólares—, liquidaríamos en diez años todos nuestros barrios bajos, revertiríamos el declive de los grandes y tristes cinturones grises que ayer y anteayer eran nuestros barrios residenciales, anclaríamos a las errantes clases medias y a sus errantes obligaciones fiscales y, quizás, hasta resolveríamos el problema del tráfico.

Pero veamos lo que hemos construido con los primeros miles de millones: barrios de viviendas baratas que se han vuelto peores centros de delincuencia, vandalismo y desesperanza social que los barrios bajos que iban a sustituir. Promociones de viviendas de renta media, auténticos milagros de monotonía y regimentación, que se han parapetado contra la vitalidad y exuberancia de la vida ciudadana. Barrios residenciales de lujo que mitigan su inanidad, o eso intentan, mediante una insulsa vulgaridad. Centros culturales que no pueden albergar una buena librería. Centros cívicos que sólo frecuentan los indigentes, los que no pueden elegir sus lugares de esparcimiento. Centros comerciales que son una imitación sin lustre de los de las avenidas comerciales al uso, plagadas de franquicias. Paseos que van de ningún sitio a ninguna parte y que no tienen paseantes. Vías rápidas que destripan las grandes

ciudades… Esto no es reordenar las ciudades. Esto es saquearlas.

Bajo su superficie, estos logros nos parecen aun más pobres que sus ya míseras motivaciones. Rara vez ayudan a las zonas urbanas que los rodean, aunque en teoría se suponga que lo hacen. Estas áreas amputadas desarrollan una típica gangrena galopante. Para alojar a la gente de esta manera planificada, se etiqueta a la población con su precio correspondiente y cada paquete de población segregada, etiquetada y tarifada vive en creciente sospecha y rencor contra la ciudad que lo rodea. Cuando dos o más de esas islas hostiles se yuxtaponen el resultado se califica de «vecindad equilibrada». Los centros comerciales monopolistas y los centros culturales monumentales esconden, bajo la jerga de las relaciones públicas, la sustracción del comercio, y también de la cultura, de la vida cercana y relajada de las ciudades.

Para que semejantes prodigios pueden realizarse, la gente marcada con los signos hexagonales de los urbanistas es zarandeada, expropiada y desarraigada como si sobre ella se hubiera abatido una potencia conquistadora. Miles y miles de pequeños negocios son destruidos y sus propietarios arruinados sin apenas compensación alguna. Comunidades enteras han quedado descuartizadas y sembradas a los cuatro vientos, dando lugar a una cosecha de cinismo, resentimiento y desesperación difícil de creer si no se ve o escucha. Un grupo de eclesiásticos de Chicago, aterrorizados a la vista de los frutos de la rehabilitación planificada de su ciudad, preguntaron:

¿Pensaría Job en Chicago cuando escribió: «Hay hombres que mudan las lindes de su vecino […], echan a los pobres a un lado, conspiran para oprimir al desvalido.

Cosechan campos que no son de ninguno de los suyos, quitan sin razón la viña a su propietario y la ordeñan hasta secarla…

Un clamor surge de las calles de la ciudad, donde los hombres yacen gimiendo […]»?

Si así era, también pensaba en Nueva York, Filadelfia, Boston, Washington, Saint Louis, San Francisco y muchos otros lugares. Las razones económicas de la actual rehabilitación urbana son un engaño. Los presupuestos de la rehabilitación urbana no proceden principalmente de la inversión razonada de las remesas procedentes de los impuestos, como proclama la teoría de la renovación urbana, sino también de un enorme e involuntario coste que recae sobre las desamparadas víctimas del lugar. Y los impuestos cada vez más elevados que se recogen en estos lugares, que afluyen a las ciudades como consecuencia de esta *inversión*, son un espejismo, un gesto patético frente a las sumas de dinero público, que aumentan incesantemente, necesarias para combatir la desintegración y la inestabilidad que aflora en estas ciudades zarandeadas sin piedad. Los medios de la rehabilitación planificada son tan deplorables como los fines.

Entretanto, todo el arte y ciencia del urbanismo es incapaz de evitar la decadencia —y el desaliento que precede a la decadencia— a un abanico de ciudades aún mayor. Esta decadencia no puede imputarse, para alivio general, a la falta de oportunidades para aplicar el arte de la planificación. Al parecer, importa poco que se aplique o no.

Consideremos el área de Morningside Heights, en la ciudad de Nueva York. Según el urbanismo esta zona no debía tener el menor problema, pues goza de abundantes y amplios espacios verdes, campus, espacios recreativos y otros espacios abiertos. Tiene mucho césped. Ocupa unos terrenos elevados y agradables con magníficas panorámicas sobre el río. Es un famoso centro educativo con espléndidas instituciones: la Universidad de Columbia, la Union Theological Seminary, la Academia de Música Julliard y otra media docena más de igual y eminente respetabilidad. Se beneficia de buenas iglesias y buenos hospitales. No hay industria. Sus calles están señalizadas y marcadas en su mayor parte contra los *usos incompatibles* que pudieran invadir el recinto de unos apartamentos espaciosos y sólidamente construidos para las clases medias y altas. Aun así, en los primeros años de la década de los cincuenta, Morningside Heights se volvía tan rápidamente barrio bajo, de esos barrios bajos tan ariscos en los que la gente teme pasear por las calles, que la situación produjo una crisis en las instituciones. Éstas y los brazos urbanísticos del gobierno de la ciudad se aliaron, aplicaron más teoría de la urbanización, arrasaron la parte más ruinosa de la zona y construyeron en su lugar una promoción de viviendas en cooperativa para rentas medias, con su centro comercial, y un proyecto de vivienda oficial, todo ello salpicado de aire, luz, sol y paisajismo. Aquello se aplaudió como un gran ejemplo de salvamento urbano.

Después de lo cual, Morningside Heights se precipitó aún más deprisa por la pendiente de la decadencia.

Este ejemplo no es injusto ni irrelevante. Ciudad tras ciudad, son precisamente las áreas equivocadas, según la teoría urbanística, las que decaen. Algo menos percibido, pero igualmente significativo, es que, ciudad tras ciudad, las áreas equivocadas, según la teoría urbanística, se niegan a decaer.

Las ciudades son un inmenso laboratorio de ensayo y error, fracaso y éxito, para la construcción y el diseño urbano. El urbanismo tenía que haber utilizado este laboratorio para aprender, formular y probar sus teorías. Pero los profesionales y maestros de la disciplina (si es que merecen llamarse así) han ignorado el estudio de los éxitos y fracasos concretos y reales, no han sentido curiosidad por las razones que podrían explicar un inesperado éxito y, en cambio, se han dejado guiar por principios derivados del comportamiento y apariencia de pueblos, urbanizaciones, sanatorios antituberculosos, ferias y ciudades imaginarias y soñadas… cualquier cosa excepto las propias ciudades.

Nada extraño, por consiguiente, que las partes reconstruidas de las ciudades y las interminables urbanizaciones nuevas que la prolongan hayan reducido tanto a la ciudad como el campo que la rodea a un engrudo monótono y carente de toda virtud nutricia. Todo ello sale, de primera, segunda, tercera o cuarta mano, de las mismas gachas intelectuales, de un puré en el que las cualidades, necesidades, ventajas y comportamientos de las grandes ciudades se hubieran confundido para siempre con las cualidades, necesidades, ventajas y comportamientos de otros tipos de

asentamiento más inertes.

Nada hay económica o socialmente inevitable en la decadencia de las ciudades viejas o en la recién estrenada decadencia de las nuevas e inurbanas urbanizaciones. Por el contrario, éste ha sido el aspecto de nuestra economía y de nuestra sociedad más intencionadamente manipulado, durante todo un cuarto de siglo, para conseguir finalmente lo que ahora tenemos. Alcanzar este grado de monotonía, esterilidad y vulgaridad ha requerido unos extraordinarios incentivos financieros gubernamentales. Décadas de prédica, escritos y exhortaciones a cargo de los expertos se ha dedicado a convencernos, a nosotros y a nuestros gobernantes, de que este puré es lo que nos conviene, siempre y cuando, naturalmente, se sirva sobre un lecho de hierba.

A menudo se etiqueta oportunamente a los automóviles como los villanos responsables de todos los males de las ciudades y de todas las desilusiones y fracasos del urbanismo. Pero los efectos destructivos de los automóviles no son una causa sino más bien un síntoma de nuestra incompetencia para construir ciudades. Por supuesto que los urbanistas, incluidos los diseñadores de autopistas, con fabulosas sumas y enormes poderes a su disposición, son totalmente incapaces de hacer compatibles el coche y la ciudad. No saben qué hacer con los automóviles en las ciudades porque tampoco saben cómo urbanizar una ciudad funcional y vital, con o sin automóviles.

Las necesidades básicas de los automóviles se aceptan y satisfacen más fácilmente que las complejas necesidades de las ciudades y cada vez más urbanistas y diseñadores se convencen de que si solucionaran los problemas de tráfico resolverían así el problema más grave de las ciudades. Las ciudades tienen preocupaciones económicas y sociales mucho más intrincadas que el tráfico rodado. ¿Cómo se puede saber qué hacer con el tráfico sin saber antes cómo funciona una ciudad y para qué más necesita ésta sus calles? No se puede.

Es posible que nos hayamos convertido en una gente tan abúlica que ya no nos importe cómo funcionan las cosas, sino únicamente la primera, rápida y externa impresión que nos dan. De ser así, poca esperanza hay para nuestras ciudades, o para cualquier otra cosa en nuestra sociedad. Pero no creo que sea así.

En el caso concreto del urbanismo, es evidente que a muchas personas sinceras y honestas les importa realmente la construcción y rehabilitación. A pesar de una cierta corrupción y de una considerable avaricia hacia la viña del vecino, las intenciones que conducen a los desastres que provocamos son, en conjunto, ejemplares. Los urbanistas, los arquitectos que diseñan la ciudad y aquellos que han sido arrastrados por ellos en sus creencias no desdeñan conscientemente la importancia de saber cómo funcionan las cosas. Por el contrario, han hecho esfuerzos agónicos para aprender lo que han dicho los santones y los sabios del urbanismo moderno y ortodoxo sobre cómo *deben* funcionar las ciudades y sobre lo que *debe* convenir a los humanos y a los negocios que las habitan. Y lo asumieron con tal devoción que, cuando la realidad contradictoria se interpuso y amenazó con desmantelar su bien ganada sapiencia,

tuvieron que encogerse de hombros y dejar de lado la realidad.

Veamos, por ejemplo, cómo reaccionaron los urbanistas ortodoxos ante el North End, un distrito de Boston[1]. Es una zona antigua y pobre que limita con las instalaciones de la industria pesada del puerto y que se considera oficialmente el peor barrio bajo de Boston y una vergüenza para la ciudad. Encarna atributos considerados por todos los hombres ilustrados como malignos, pues los sabios han dicho que son malignos. El North End no sólo está empotrado en una zona industrial, sino que, y esto es todavía peor, tiene todo tipo de lugares de trabajo y de comercio mezclados en total confusión entre los edificios residenciales. Tiene la mayor concentración de viviendas por metro cuadrado de toda la ciudad de Boston, y una de las mayores de cualquier ciudad americana. Tiene pocos parques. Los niños juegan en las calles. Lo más corriente son las manzanas pequeñas, en lugar de manzanas grandes o relativamente grandes. En la jerga de los urbanistas está *totalmente desmembrado por calles innecesarias*. Sus inmuebles son viejos. Todo lo concebible está supuestamente equivocado en el North End. Para el urbanismo ortodoxo es un manual tridimensional de *megalopolis* en sus últimas fases de depravación. Por eso, el North End es un encargo recurrente para los estudiantes de arquitectura y urbanismo del Instituto de Tecnología de Massachusetts o de Harvard; año tras año, los estudiantes, conducidos por sus profesores, acometen el ejercicio teórico de convertir el North End en un conjunto de superbloques y avenidas arboladas, barriendo sus usos disconformes con la norma y transformándolo en un ideal de orden y nobleza tan sencillo que puede grabarse en la cabeza de un alfiler.

Hace veinte años, cuando vi el North End por vez primera, sus edificios —casas urbanas de diferentes tipos y tamaños convertidas en apartamentos, e inmuebles de cuatro o cinco pisos construidos para albergar la riada de inmigrantes primero de Irlanda, luego de Europa oriental y, finalmente de Sicilia— estaban terriblemente superpoblados; daba la impresión de ser un distrito apaleado físicamente y, por supuesto, muy pobre, desesperadamente pobre.

Cuando vi de nuevo el North End, en 1959, me quedé asombrada ante el cambio. Decenas y decenas de inmuebles habían sido restaurados. Las ventanas no estaban tapadas con colchones, sino con persianas venecianas por las que se atisbaban paredes recién pintadas. Muchas de sus pequeñas y remozadas casas albergaban sólo una o dos familias y no tres o cuatro como años atrás. Cuando, un poco después, visité el interior de estas viviendas, supe que algunas familias habían ganado espacio uniendo dos pisos y habían instalado cuartos de baño, cocinas nuevas y demás. Eché un vistazo a una estrecha calleja, pensando encontrar allí aunque sólo fuera un trocito del viejo y achacoso North End; pero nada. Más paredes de ladrillo diestramente trazadas, ventanas nuevas y ráfagas de música cuando se abría una puerta. En verdad, era el único distrito urbano de todos los que yo había visto —hasta aquel día— en el que los muros de los edificios que daban a los aparcamientos no se habían quedado desnudos y como amputados, sino que se habían arreglado y pintado con cuidado

como si fueran a estar a la vista. Totalmente mezclados con los inmuebles dedicados a viviendas había infinidad de fabulosas tiendas de comida, así como talleres de tapicería, metalurgia, carpintería, manipulación de alimentos, etc. Las calles rebosaban vida con niños alborotando, gente comprando, gente paseando y gente conversando. De no ser un frío día de enero, seguro que habría habido gente sentada.

La atmósfera callejera, dinámica, amable y sana, era tan contagiosa que empecé a preguntar direcciones a la gente sólo por el gusto de charlar un poco. En los dos últimos días había visitado gran parte de Boston, una experiencia dura y deprimente, y este lugar me pareció, con gran alivio, lo más saludable de la ciudad. Lo que no podía imaginar era de dónde había salido el dinero para la rehabilitación, pues hoy en día en América es prácticamente imposible conseguir un préstamo hipotecario como no sea en distritos de renta alta o en las imitaciones de los barrios residenciales. Para averiguarlo, entré en un bar-restaurante (donde un grupo de personas discutía animadamente de pesca) y llamé a un urbanista de Boston amigo mío.

«¿Qué haces ahí abajo en el North End? —dijo—. ¿Qué dinero? Nadie ha invertido dinero ni trabajo en el North End. Nada sucede allí. Es posible que más adelante, pero no ahora. ¡Es un agujero!».

«Pues a mí no me lo parece en absoluto», dije.

«Es el peor barrio de la ciudad. ¡Tiene sescientas ochenta unidades de vivienda por hectárea! Odio admitir que tenemos una cosa semejante en Boston, pero así es».

«¿Puedes darme algunas cifras o datos sobre él?», pregunté.

«Por supuesto. Es curioso, tiene los índices más bajos de la ciudad de delincuencia, enfermedad y mortalidad infantil. También tiene la ratio más baja de alquileres-ingresos de la ciudad. Vaya una ganga que tiene esa gente… Vamos a ver. La población infantil es casi el promedio de la ciudad, por un pelo. El índice de mortalidad es bajo, un 8,8 por mil; el promedio de la ciudad es del 11,2 por mil. La mortalidad por tuberculosis pulmonar es muy baja, menos de un 1 por mil. No lo entiendo, es inferior a la de Brookline. Hace años el North End era el peor foco de tuberculosis, pero todo ha cambiado. La gente será muy fuerte. Evidentemente, es un lugar horrible».

«Pues ya podíais tener unos cuantos igual», —dije—. «No me digas que hay un plan para eliminarlo. Tendríais que estar aquí aprendiendo todo lo que pudierais».

«Te entiendo», —replicó. «Yo mismo bajo con frecuencia al barrio a dar una vuelta por las calles para respirar esa maravillosa y alegre vida callejera. Si ahora te parece divertido, tendrías que volver en verano. Te encantará en verano. Pero en algún momento habrá que reconstruirlo todo. Hay que sacar a toda esa gente de la calle».

Es curioso. El olfato le decía a mi amigo que el North End era un lugar excelente, y sus estadísticas sociales se lo confirmaban.

Pero todo lo que había aprendido como urbanista sobre lo que es bueno para la gente y bueno para los barrios de la ciudad, todo lo que hacía de él un experto en la

materia le decía que el North End era un sitio deplorable.

Mi amigo me remitió a un destacado banquero de Boston, «un hombre en la cúspide de la estructura del poder» para que investigara la cuestión del dinero. El banquero me confirmó lo que ya había averiguado por mi cuenta preguntando a la gente del North End. El dinero no procedía de un generoso gesto del gigantesco sistema bancario americano, que ya sabe mucho sobre urbanismo como para distinguir un barrio bajo tan bien como los urbanistas. «Meter dinero en el North End. ¡Qué ocurrencia!», dijo el banquero. «¡Pero si es una pocilga! Aún van a parar allí algunos inmigrantes. Por si fuera poco, durante la Depresión hubo allí infinidad de hipotecas ejecutadas; un mal récord» (por cierto, también yo había oído hablar de esto y de cómo las familias habían trabajado y hecho un fondo común para recuperar algunos de los edificios ejecutados).

Los préstamos hipotecarios más grandes inyectados en este distrito (de unos quince mil habitantes aproximadamente) durante los veinticinco años transcurridos desde la Depresión, fueron de tres mil dólares, según me dijo el banquero; «Y de ésos muy pocos». También los había habido de mil y dos mil dólares. La rehabilitación había sido financiada casi enteramente por la reinversión del ahorro doméstico y gracias a las ganancias de los pequeños negocios del barrio; los residentes y muchos de sus familiares habían aportado, además, su pericia profesional.

Para entonces ya sabía que a esa incapacidad de acceder a préstamos para hacer mejoras era una preocupación mortificante para los vecinos del North End; y además a algunos les preocupaba que sólo se pudiesen levantar edificios nuevos en el área a expensas de que ellos y su comunidad desaparecieran y se convirtiera en el sueño estudiantil de un Edén ciudadano, un destino que sabían que no era únicamente académico, pues ya había destrozado por completo el distrito vecino, muy parecido socialmente aunque más espacioso, el West End. Estaban preocupados porque eran conscientes de que no podían seguir eternamente con parches y remiendos. «¿Hay alguna posibilidad de créditos para obra nueva en el North End?», pregunté al banquero.

«¡No, en absoluto!», respondió, molesto por mi nulidad. «¡Es un barrio bajo!».

Los banqueros, al igual que los urbanistas, tienen teorías sobre las ciudades en las que operan. Han tomado sus teorías de las mismas fuentes intelectuales que los urbanistas. Los banqueros y los funcionarios administrativos del Gobierno que respaldan hipotecas no inventan teorías urbanísticas, ni siquiera, sorprendentemente, doctrinas económicas sobre las ciudades. Hoy son personas ilustradas y han tomado sus ideas de aquellos idealistas, pero una generación más tarde. Como la teoría urbanística no ha acogido grandes ideas nuevas desde hace mucho más de una generación, los urbanistas, financieros y burócratas están todos más o menos igual.

Para decirlo sin tapujos, están todos ellos en la elaborada y docta superstición en la que se encontraba la ciencia médica a principios del siglo pasado, cuando los galenos creían en que las sangrías eliminaban los malos humores, supuesta causa de

las enfermedades. Se requerían años de aprendizaje con las sangrías, para aprender qué venas y mediante qué rituales había que abrir precisamente para qué síntomas. Se levantó una superestructura técnica tan complicada, con tal detallada seriedad que aún hoy resulta plausible la literatura al respecto. No obstante, como la gente, aún cuando se enreda en descripciones de la realidad que difieren de la realidad, no ha perdido por completo su capacidad de observación e independencia de criterio, la ciencia de la sangría, durante la mayor parte de su largo reinado, parecía estar atemperada por una cierta dosis de sentido común. O quizá debamos decir que estuvo atemperada hasta el momento en que alcanzó su más alto nivel técnico en, de todos los lugares, la joven nación de los Estados Unidos. Las sanguijuelas hicieron furor aquí. Gozaron de un excelente introductor y defensor, el muy influyente Dr. Benjamin Rush, aún hoy reverenciado como el mayor y más grande de los médico-estadistas de nuestros períodos revolucionario y federal y un genio de la administración sanitaria, Dr. Rush *Séloquehago*. Entre las cosas que hizo, algunas buenas y útiles, desarrolló, practicó, enseñó y extendió la costumbre de la sangría en casos en los que la prudencia y la piedad hubieran limitado su empleo. El Dr. Rush y sus alumnos extraían la sangre de niños muy pequeños, de tuberculosos, de ancianos, de casi todos los que tenían la desgracia de caer enfermos dentro de su radio de influencia. Sus prácticas radicales crearon horror y alarma entre los médicos sanguijuelistas de Europa. Sin embargo, todavía en 1851, un comité investigador nombrado por la Cámara Legislativa de Nueva York defendió solemnemente el uso generalizado de la sangría. Este mismo comité ridiculizó y censuró severamente a otro médico, William Turner, quien había osado escribir un panfleto criticando las doctrinas del Dr. Rush y considerando «la práctica de extraer sangre en las enfermedades contraria al sentido común, a la experiencia más general, a la razón lúcida y, evidentemente, a las leyes manifiestas de la divina Providencia». A las personas enfermas había que fortalecerlas, —decía el Dr. Turner—, y no ordeñarlas; le hicieron callar.

Es fácil llevar demasiado lejos la aplicación de las analogías médicas a los organismos sociales y no es pertinente confundir la bioquímica de los mamíferos con lo que ocurre en una ciudad. Pero la analogía entre lo que sucede en los cerebros de personas serias e instruidas que se enfrentan con complejos fenómenos que no entienden en absoluto y con los que tratan de lidiar mediante una pseudociencia sí es pertinente. Como en el caso de la pseudociencia de la sangría, en la pseudociencia del urbanismo y la reconstrucción urbana ha ocurrido que años de aprendizaje y una plétora de sutiles y complicados dogmas se han levantado sobre unos cimientos idiotas. Las herramientas de la técnica se han ido perfeccionando constantemente. Como es natural, con el tiempo, hombres esforzados y capaces, administradores admirables, habiendo engullido las falacias iniciales y provistos de herramientas y del consenso público, emprendieron, lógicamente, los mayores y más destructivos excesos, los mismos que la prudencia o la piedad podrían previamente haber

impedido. Las sangrías sólo podían curar por casualidad, o bien cuando no se practicaban según las reglas establecidas; luego, finalmente, se abandonaron, prefiriéndose el duro y complejo negocio de reunir, aplicar y verificar, paso a paso, trozo a trozo, verdaderas descripciones de la realidad, extraídas, no del cómo debía ser, sino del cómo es. La pseudociencia del urbanismo y su pareja, el arte del diseño urbano, no se han librado aún del engañoso confort de los deseos, supersticiones familiares, simplificaciones y símbolos, y aún no se han embarcado en la aventura de verificar el mundo real.

Así pues, siquiera de un modo modesto, nosotros comenzaremos este libro aventurándonos en el mundo real. El camino que conduce a dilucidar el aparentemente misterioso y perverso comportamiento de las ciudades, creo que comienza, observando atentamente, con las mínimas expectativas posibles, las escenas más cotidianas, los acontecimientos más corrientes, e intentando ver qué significan y si entre ellos afloran las hebras de un principio. Esto es lo que intentaré hacer en la primera parte de este libro.

Así aflora de manera ubicua, y en tan complejas y diferentes formas, un principio, tanto que le dedicaré la segunda parte de este libro, que se convierte en el meollo de mi argumento. Este ubicuo principio es que las ciudades necesitan una muy densa e muy intrincada diversidad de usos que se apoyen mutua y constantemente, tanto económica como socialmente. Los componentes de esta diversidad pueden diferir enormemente, pero han de completarse necesariamente de maneras determinadas y concretas.

Creo que las áreas urbanas malogradas lo son porque carecen de esta especie de intrincado apoyo mutuo, y que la ciencia del urbanismo y el arte del diseño urbano, en la vida real y para ciudades reales, han de convertirse en la ciencia y el arte de catalizar y nutrir esta densa y funcional red de relaciones. De los datos que he recogido, deduzco que se requieren cuatro condiciones elementales para generar una diversidad útil en una gran ciudad y que, provocando estas cuatro condiciones, consciente y deliberadamente, el urbanismo puede vitalizar las ciudades (algo que los planes de los planificadores y los diseños de los diseñadores no pueden conseguir por sí solos). Mientras que la primera parte trata principalmente del comportamiento social de los habitantes de las ciudades y es imprescindible para comprender lo que viene a continuación, la segunda parte trata principalmente del comportamiento económico de las ciudades y es la parte más importante de este libro.

Las ciudades son unos lugares de un dinamismo fantástico. Esto es una verdad sorprendente en sus partes más logradas, que ofrecen un terreno fértil para los planes de miles de personas. En la tercera parte de este libro examinaré algunos aspectos de la decadencia y la regeneración, desde el punto de vista de cómo se emplean las ciudades y de cómo se comportan sus habitantes en la vida real.

La última parte del libro sugiere cambios en el alojamiento, el tráfico, el diseño, el urbanismo y las prácticas administrativas y, finalmente, discute qué tipo de

problema plantean las ciudades: el problema de manejar una complejidad organizada.

El aspecto de las cosas y su manera de funcionar están inextricablemente unidos, sobre todo cuando se trata de ciudades. Pero a las personas interesadas solamente en cómo *deben* parecer y nada interesadas en cómo funcionan este libro les decepcionará. Es completamente inútil planear la apariencia de una ciudad o especular sobre la mejor manera de darle una grata apariencia de orden sin conocer antes su funcionamiento y orden innatos. Hacer de la apariencia de las cosas el propósito principal o el escenario principal sólo puede traer problemas.

En el East Harlem de Nueva York hay un grupo de viviendas con un césped rectangular y conspicuo que pronto acaparó el odio más profundo de los vecinos. Una trabajadora social que frecuentaba el grupo de viviendas se asombraba de que el tema del césped saliera a relucir por cualquier motivo, normalmente sin el menor pretexto aparente, o al menos así le parecía a ella, y de cuánto lo despaldaban los inquilinos y lo que urgían para que lo quitaran de en medio. Cuando preguntaba la razón de esta actitud la respuesta habitual era: «¿Para qué sirve?». O bien: «¿Quién lo necesita?». Por fin una inquilina más lúcida que los otros declaró esto: «Cuando construyeron este lugar, nadie se preocupó de lo que necesitábamos. Derribaron nuestras casas y nos metieron aquí y a nuestros amigos los metieron en otros lugares. No tenemos ningún sitio donde tomar una taza de café o leer el periódico o pedir prestados cincuenta centavos. Nadie se preocupaba de lo que nos hacía falta. Pero los peces gordos venían, echaban un vistazo a la hierba y decían: “Es increíble, ¿verdad? ¡Ahora los pobres tienen de todo!”».

Esta inquilina decía exactamente lo mismo que los moralistas han estado diciendo miles de años: «Bien está lo bueno» y «No es oro todo lo que reluce».

Decía todavía algo más: «Hay una cualidad más malvada que la descarada fealdad o el desorden, y esta cualidad es la deshonesta máscara de un supuesto orden, conseguido mediante la ignorancia o la supresión del orden real, que lucha por existir y ser reconocido».

Al intentar explicar el orden subyacente de las ciudades, uso predominantemente ejemplos de Nueva York, porque es donde vivo. Pero la mayoría de las ideas básicas expuestas en este libro provienen de cosas que yo observé o me contaron por primera vez en otras ciudades. Por ejemplo, el primer atisbo que tuve sobre los poderosos efectos de algunos tipos de mezclas funcionales en la ciudad proceden de Pittsburgh, mis primeras especulaciones sobre la seguridad callejera las hice en Filadelfia y Baltimore, mis primeras nociones sobre los laberínticos centros urbanos las aprendí en Boston, y las primeras pistas sobre cómo deshacer los barrios bajos, de Chicago. Casi todo el material de estas reflexiones lo tenía delante de mi casa, pero es probable que sea más fácil descubrir las cosas allí donde no las das por sentadas. La idea básica, el intentar empezar a comprender el intrincado orden social y económico existente bajo el aparente desorden de las ciudades, no fue en absoluto una idea mía, sino de William Kirk, director de la Oficina de Asentamiento en East Harlem, Nueva

York, quien, al mostrarme el East Harlem, me enseñó un método para ver otros barrios. En cada caso, he intentado verificar lo que había visto u oído en una ciudad o vecindad en otras, para averiguar la relevancia que las lecciones aprendidas en una ciudad o un barrio puedan tener lejos de sus circunstancias precisas.

He centrado mi atención en las ciudades grandes y en sus zonas interiores, porque es precisamente el problema que más a fondo han eludido las teorías urbanísticas. Creo que esto tendrá mayor utilidad conforme vaya pasando el tiempo, porque muchas de las peores áreas de las ciudades de hoy eran no hace mucho todavía barrios residenciales o arrabales muy dignos y tranquilos; muchos de los nuevos barrios o urbanizaciones del extrarradio serán absorbidas por la ciudad, y su éxito o fracaso en esa condición dependerá de si pueden adaptarse y funcionar con éxito como barrios urbanos. Además, para ser sincera, prefiero las ciudades densas y, por consiguiente, me preocupo más por ellas.

Tengo la esperanza de que ningún lector intentará trasladar mis observaciones y convertirlas en guías de lo que ocurre en las ciudades pequeñas o en los arrabales suburbanos. Los arrabales, las ciudades satélites, e incluso las ciudades pequeñas son organismos totalmente diferentes de las grandes ciudades. Comprender lo que son las grandes capitales según el comportamiento de las ciudades pequeñas es un ejercicio que ya nos crea muchos quebraderos de cabeza. Intentar comprender las ciudades pequeñas en los términos de las grandes capitales sólo añadiría confusión.

Supongo, igualmente, que los lectores de este libro contrastarán constantemente y con criterio escéptico lo que yo digo con su propio conocimiento de las ciudades y de su comportamiento. Y supongo que, en caso de que yo peque por falta de precisión en mis observaciones o me equivoque en las conclusiones, estas faltas serán rápidamente corregidas. Lo que quiero decir es que necesitamos inaplazablemente aprender y aplicar todos los conocimientos verdaderos y útiles que nos sean posibles sobre las capitales.

He dicho cosas poco amables sobre la teoría ortodoxa de la urbanización y seguiré haciéndolo siempre que se me presente la ocasión. A estas alturas, estas ideas ortodoxas son parte de nuestro folclore. Nos dañan precisamente porque las damos por sentadas. Para mostrar cómo las adquirimos y lo poco adecuadas que son, haré un resumen rápido de las ideas más influyentes que han contribuido a conformar el credo básico de la moderna ortodoxia sobre urbanización y diseño arquitectónico de las ciudades[2].

La madeja de influencias más importante comienza, más o menos, con Ebenezer Howard, taquígrafo judicial con vocación de urbanista. Howard contempló las condiciones de vida de los pobres a finales del siglo XIX en Londres y, comprensiblemente, no le gustó lo que vio, oyó o intuyó. No solamente odiaba las injusticias y errores de la ciudad, odiaba la ciudad y creía que el hecho de que tanta gente se aglomerara voluntariamente era una afrenta a la naturaleza y el mal

personificado. Su receta para salvar a la gente era cargarse la ciudad.

El programa que proponía, en 1898, era detener el crecimiento de Londres y también repoblar las zonas rurales, donde los pueblos estaban en decadencia, construyendo un nuevo tipo de ciudad (la Ciudad Jardín) en la que los habitantes pobres de las ciudades pudieran vivir de nuevo en la naturaleza. Para que los individuos pudieran ganarse la vida, las industrias se instalarían en la Ciudad Jardín, pues aunque Howard no planificaba ciudades, tampoco planificaba ciudades dormitorio. Su intención era la creación de pequeños municipios autosuficientes, unas ciudades muy agradables si uno era dócil y no tenía planes propios ni le importaba pasar la vida entre gente sin planes propios. Como en todas las utopías, los únicos con derecho a presentar planes de alguna relevancia eran los encargados de planificar. La Ciudad Jardín debía estar rodeada por un cinturón de terrenos dedicados a la agricultura; las industrias debían instalarse en las reservas planificadas; las escuelas, viviendas y parques en reservas habitacionales planificadas; y en el centro se dispondrían los establecimientos comerciales y los clubs y centros recreativos o culturales, administrados y sostenidos en común. Toda la ciudad y su cinturón verde estaría controlada permanentemente por el organismo público que construyó la ciudad, para prevenir la especulación o cambios supuestamente irracionales en el uso de la tierra, además de para evitar las tentaciones de incrementar su densidad; en resumen, para evitar a toda costa que se convirtiera en una ciudad. La cifra máxima de población se fijó en treinta mil personas.

Nathan Glazer ha resumido así las ideas de Howard en *Architectural Forum*: «Es la imagen de la ciudad rural inglesa, con la casa solariega y su parque reemplazado por un centro urbano comunal y con algunas fábricas ocultas tras una pantalla de árboles».

El equivalente americano más próximo es probablemente el modelo de la *company town*, la ciudad dependiente de una empresa, con reparto de acciones a los empleados y con las asociaciones de padres y maestros a cargo de la rutinaria y protegida vida política. Y es que Howard contemplaba no solamente la posibilidad de un nuevo contexto físico y una nueva vida social, sino también una sociedad política y económica paternalista…

No obstante, como ha puesto de relieve Glazer, Howard concebía la Ciudad Jardín «como una alternativa a la ciudad y una solución de los problemas de ésta; en esto residía, y aún reside, la base de su inmensa potencia en tanto idea urbanística». Howard consiguió que se construyeran dos ciudades jardín, Letchworth y Welwyn; después de la Segunda Guerra Mundial, Inglaterra y Suecia han construido muchas ciudades-satélite basadas en los principios de la Ciudad Jardín. En Estados Unidos, el arrabal de Radburn, N. J., y las ciudades Green Belt (ahora ya barrios periféricos), construidas bajo los auspicios del Gobierno en la época de la Depresión, eran de hecho modificaciones muy incompletas de la primera idea. Pero la aceptación literal o razonablemente literal del programa de Howard fue mínima en comparación con su

influencia en las concepciones que subyacen en el urbanismo americano. Urbanistas y proyectistas a los que no les interesa en absoluto la Ciudad Jardín como tal, se guían aún de cabo a rabo por sus principios subyacentes.

Howard estableció unas ideas poderosas y destruye-ciudades; a su juicio, la manera de tratar con las funciones de la ciudad consistía en dividir y extraer algunos usos sencillos y organizar éstos en una relativa autosuficiencia. Se centró en la creación de viviendas sanas; todo lo demás lo consideraba secundario. Más aún, definió lo que es una vivienda sana en términos únicamente de las cualidades físicas de los barrios residenciales y las cualidades sociales de las ciudades de provincia. Consideraba el comercio como una actividad rutinaria y normalizada de provisión de bienes dentro de un mercado autolimitado. Concebía la buena planificación como una serie de actos estáticos; el plan ha de prever lo que es necesario en cada caso, y, una vez elaborado y determinado, ha de evitarse por todos los medios la introducción del más mínimo cambio. Concebía también el urbanismo de forma básicamente paternalista, incluso autoritaria. No le interesaban aquellos aspectos de la ciudad que no pudieran ser abstraídos y acomodados luego a su utopía. En concreto, simplemente renegó de la compleja y polifacética vida cultural de las metrópolis. No le interesaban problemas como la forma en que las grandes ciudades se regían, intercambiaban ideas, operaban políticamente o inventaban nuevos apaños económicos; y no llegaba a imaginar formas que fortalecieran estas funciones porque, a fin de cuentas, no urbanizaba en ningún caso para ese tipo de vida.

Estas atenciones y omisiones tenían un sentido en sí mismas, pero no tenían ninguno en términos urbanísticos. Y aún así, casi todo el urbanismo moderno es una adaptación recargada de esta estúpida sustancia.

La influencia de Howard sobre el urbanismo americano convergió en la ciudad desde dos direcciones distintas: de los urbanistas regionales por una parte, y de los arquitectos por otra. A lo largo de la avenida del urbanismo, *Sir* Patrick Geddes, biólogo y filósofo escocés, contempló la idea de la Ciudad Jardín no como un afortunado recurso para absorber el aumento de población propio de una gran ciudad, sino como el punto de partida de un modelo mucho mayor e incluyente. Concibió el urbanismo en los términos de la planificación de grandes regiones. En un urbanismo a escala regional, las ciudades-jardín podían distribuirse de manera racional por inmensos territorios, ensamblando sus recursos naturales buscando el equilibrio con la explotación de los recursos agrícolas y forestales y formando el conjunto un todo lógico y de largo alcance.

Las ideas de Howard y de Geddes fueron adoptadas con entusiasmo en América en la década de los años veinte y desarrolladas más tarde por un grupo de personas extraordinariamente eficaces y entregadas, entre ellas Lewis Mumford, Clarence Stein, el difunto Henry Wright y Catherine Bauer. Aunque se consideraban a sí mismos urbanistas regionales, recientemente Catherine Bauer ha denominado al grupo los *Descentristas*, nombre que les conviene más, ya que el resultado más

elemental y primario del urbanismo regional, tal y como ellos lo imaginaron, sería la descentralización de las grandes ciudades, la merma y dispersión de sus empresas y poblaciones en ciudades más pequeñas y separadas unas de otras o, mejor incluso, en pueblos. Por aquellas fechas parece que la población americana envejecía y se estancaba y el problema más importante no era el de acomodar una población en rápido crecimiento, sino sencillamente el de redistribuir las aglomeraciones estáticas.

Como había ocurrido con Howard, la influencia de este grupo no se debe a una aceptación literal de su programa —cosa que no sucedió en parte alguna—, sino en su influencia sobre el urbanismo y la legislación sobre vivienda y financiación de vivienda. Las viviendas prototipo de Stein y Wright —construidas principalmente en localizaciones periféricas o en los márgenes de las ciudades— junto con los escritos y diagramas, diseños y fotografías presentados por Mumford y Bauer, mostraron y popularizaron ideas (aceptadas religiosamente hoy por la urbanística ortodoxa) como: la calle es un pésimo contexto para los seres humanos; las casas deben volverle la espalda y dar a espacios interiores y verdes, protegidos.

Es un derroche la existencia de tantas calles, que sólo interesan a los especuladores del suelo (el valor del cual se mide por el número de metros que dan a la calle). La unidad básica del diseño urbano no es la calle, sino la manzana de casas, y más especialmente la supermanzana. Debe separarse el comercio de las residencias y los espacios verdes. La demanda de bienes de una vecindad debe calcularse *científicamente*, y ése y no más debe ser el espacio asignado al comercio. En el mejor de los casos, la presencia de muchas personas en las proximidades es un mal necesario, y una buena urbanización ha de procurar en todo momento crear aunque sólo sea la sensación de aislamiento y de intimidad propia de un barrio residencial. Asimismo, los descentristas tomaban de Howard la idea de que una comunidad bien planeada ha de aislarse como si fuera una unidad autosuficiente y autónoma, y que debe poder resistir cambios futuros; finalmente, que cada detalle significativo debe ser controlado por los urbanistas desde el principio y mantenido a toda costa. En definitiva, el mejor urbanismo es el urbanismo en proyecto.

Para reforzar y dramatizar la necesidad de un nuevo orden de cosas, los descentristas se cebaron en lo malo de la ciudad vieja. No sentían curiosidad por los éxitos de las grandes ciudades. Se interesaron únicamente por sus fracasos. Todo era fracaso. El libro de Mumford, *The Culture of Cities*, era en buena parte un morboso y parcial catálogo de enfermedades. La gran ciudad era Megalopolis, Tiranópolis, Necrópolis: una monstruosidad, una tiranía, la muerte en vida. Tenía que desaparecer. El centro de Nueva York era un «caos petrificado» (MUMFORD). La forma y apariencia de las capitales no era más que «un caótico accidente […], suma de azares, extravagancias antagónicas de innumerables individuos soberbios y mal aconsejados» (STEIN). El centro de las ciudades era un amasijo de «ruidos, escándalo, mendigos, *souvenirs* y chillones anuncios compitiendo entre sí» (BAUER).

¿Cómo podía una cosa semejante hacerse merecedora del más leve esfuerzo de

comprensión? Los análisis de los descentristas, los proyectos de viviendas que acompañaban y surgían de esos análisis, los planes de vivienda pública y la legislación sobre financiación de los mismos tan directamente influidos por esta nueva visión, nada de esto tenía la menor relación con entender las ciudades de verdad o con promover grandes ciudades logradas, ni buscaban serlo.

Había medios y razones para deshacerse de las ciudades y los descentristas eran plenamente sinceros a este respecto.

Y, sin embargo, las ideas de los descentristas iban siendo paulatinamente aceptadas por las escuelas de urbanismo y arquitectura, el Congreso, las cámaras legislativas de los Estados y los ayuntamientos como guías básicas sobre la mejor manera de abordar positivamente el problema de las grandes ciudades. Éste es precisamente el acontecimiento más asombroso de toda esta tristísima historia: que, finalmente, las personas deseosas sinceramente de fortalecer las grandes ciudades acabaron adoptando unas recetas diseñadas abiertamente para minar su economía y asesinarlas.

El hombre que tuvo la más dramática idea para llevar todo el urbanismo anticiudades hasta el meollo de las mismísimas ciudadelas de iniquidad fue el arquitecto europeo Le Corbusier. En la década de los años veinte proyectó una ciudad imaginaria a la que puso por nombre la Ciudad Radiante, compuesta, no de los edificios bajos tan entrañables para los descentristas, sino principalmente de rascacielos rodeados de parques. «Supongan ustedes que entramos en la ciudad por el Parque Grande —escribió Le Corbusier—. Nuestro rápido automóvil toma una pista elevada, sólo para vehículos a motor, entre dos majestuosos rascacielos; conforme nos aproximamos, vemos recortarse sobre el cielo hasta veinticuatro rascacielos. A la izquierda y derecha, en los confines de cada área particular, se alzan los edificios municipales y administrativos; abrazando este espacio, los museos y las edificaciones universitarias. Toda la ciudad es un parque». En la ciudad vertical de Le Corbusier la humanidad se alojaría a razón de tres mil habitantes por hectárea, una densidad urbana prodigiosamente alta, pero, como los edificios eran tan altos, el 95% del espacio disponible podía quedar expedito, ocupando los rascacielos sólo el 5%. La gente con ingresos altos viviría en edificios más bajos y lujosos, con el 85% del espacio disponible abierto. Aquí y allá habría teatros y restaurantes.

Pero Le Corbusier no urbanizaba solamente un contexto físico. Programaba también una Utopía social. La Utopía de Le Corbusier era una condición de lo que él llamaba un *máximum* de libertad individual. Al parecer, no se refería a la libertad de hacer cualquier cosa, sino a librarse de las responsabilidades normales. En su Ciudad Radiante nadie tendría que ser el guardián de su hermano nunca más. Ya nadie tendría que luchar para sacar adelante sus proyectos particulares. No se coartaría a nadie.

Los descentristas y otros leales defensores de la Ciudad Jardín se quedaron horrorizados ante los torreones rodeados de verde preconizados por Le Corbusier.

Aún lo están. Su reacción era, y sigue siendo, semejante a la de los maestros de una escuela infantil progresista cuando se enfrentan a un asilo de huérfanos absolutamente institucionalizado. Lo irónico es que la Ciudad Radiante procede directamente de la Ciudad Jardín. Al menos en lo superficial, Le Corbusier aceptó la imagen fundamental de la Ciudad Jardín y buscó aplicarla a grandes aglomeraciones de población. Describió incluso su Ciudad Radiante como la realización más asequible de la Ciudad Jardín. «La Ciudad Jardín no pasa de ser un fuego fatuo», escribió. «La naturaleza se derrite ante la invasión de las carreteras y de los grupos de viviendas y el prometido aislamiento se convierte en un multitudinario asentamiento… La solución es la "Ciudad Jardín vertical"».

También, en otro sentido, en la relativa facilidad con que fue acogida por el público, la Ciudad Radiante de Le Corbusier estaba en deuda con la Ciudad Jardín. Los programadores de la Ciudad Jardín y sus seguidores, cada vez más numerosos entre los reformadores de la vivienda, los estudiantes y los arquitectos, se lanzaron a popularizar incansablemente las ideas de las supermanzanas, del barrio construido sobre proyecto, de los planes inmutables y del césped, césped, césped; más aún, habían logrado establecer esos atributos como los sellos de marca de un urbanismo humano, socialmente responsable, funcional y de elevado espíritu. Le Corbusier no necesitó en realidad justificar su visión en términos humanos o de funcionamiento urbano. Si el gran objeto del urbanismo era que Christopher Robin pudiera retozar por el prado, ¿en qué se equivocaba Le Corbusier? Los gritos de los descentristas clamando «¡Institucionalización! ¡Mecanización! ¡Despersonalización!» les parecieron a muchos otros irrefrenado sectarismo.

La ciudad soñada de Le Corbusier ha tenido una inmensa influencia sobre nuestras ciudades. Los arquitectos la elogiaron hasta el delirio; se ha encarnado gradualmente en montañas de proyectos, desde bloques baratos de viviendas oficiales hasta los grandes parques de oficinas. Además de hacer que los superficiales principios de la Ciudad Jardín fueran superficialmente practicables en las ciudades muy densas, el sueño de Le Corbusier contenía otros prodigios. Intentó integrar en su esquema las necesidades particulares de los automóviles; en 1920 y 1930 era una idea nueva y emocionante. En sus proyectos figuraban arterias destinadas al tránsito rápido de dirección única. Eliminó en lo posible las calles porque «los cruces son enemigos del tráfico». Propuso vías subterráneas para vehículos pesados y camiones; por supuesto, como los urbanistas de la Ciudad Jardín, expulsó a los peatones de las calles y los instaló en los parques. Su ciudad era algo así como un maravilloso juguete mecánico. Y lo que es más, su concepción, en tanto obra arquitectónica, era de una claridad deslumbrante, de una simplicidad y armonía arrebatadoras. Ordenadas, bien presentadas, fáciles de entender. Lo decía todo en un destello, como un buen anuncio. Esta visión y su audaz simbolismo han actuado de forma irresistible sobre urbanistas, constructores, proyectistas, así como sobre promotores, banqueros y alcaldes. Es algo que atrae terriblemente a los zonificadores, que redactan normativas

destinadas a estimular a los constructores sin proyecto para que reflejen, aunque sólo sea una pizca, el sueño. No importa que el proyecto sea ordinario y torpe, el espacio abierto árido e inútil, o la vista aburrida. Una imitación de Le Corbusier grita: «¡Mira lo que yo hice!». Es un ego grande y visible que habla del logro de alguien… Pero, al igual que la Ciudad Jardín, ese ego no dice más que mentiras sobre cómo funciona una ciudad.

Aunque los descentristas nunca hicieron las paces con la visión de Le Corbusier, dada su devoción por el ideal de una vida provinciana y tranquila, sí lo hicieron la mayoría de sus discípulos. Casi todos los urbanistas sofisticados de hoy combinan las dos concepciones en una cierta variedad de permutaciones. La reconstrucción técnica, conocida indistintamente como *demolición selectiva, reordenación localizada, plan de renovación* o *conservación planificada* —con lo cual se quiere decir que se elude acometer a fondo la total demolición y arrasado de una zona degradada— no es más que una astucia inventada para ver cuántos edificios viejos pueden quedarse en pie y convertir ese área en una versión pasable de la Ciudad Jardín Radiante. Urbanistas, diseñadores de autopistas, legisladores, zonificadores y urbanistas de parques y lugares de recreo —ninguno de los cuales vive en un vacío ideológico— utilizan constantemente, como puntos fijos de referencia, esas dos poderosas visiones urbanísticas y la visión más sofisticada producto de su fusión. Pueden vagar de una visión a otra, hacer compromisos, vulgarizarlas, pero siempre son sus puntos de partida.

Echaremos un breve vistazo a otra línea, menos importante, de la familia del urbanismo ortodoxo. Se inició ésta, aproximadamente, coincidiendo con la gran Exposición Colombina de Chicago, en 1893, precisamente por la misma época en que Howard formulaba sus ideas sobre la Ciudad Jardín. La Feria de Chicago desdeñó la nueva y emocionante arquitectura que había comenzado a aparecer en Chicago y en su lugar favoreció unas imitaciones retrógradas del estilo renacentista. En el parque de la Exposición se alinearon grandiosos monumentos uno tras otro, como pastas glaseadas sobre una bandeja, preludios decorados de las posteriores y repetitivas filas de torreones rodeadas de parque de Le Corbusier. Este orgiástico ensamblaje de lo rico y lo monumental capturó la imaginación de los urbanistas y del público en general. Dio impulso a un movimiento llamado la Ciudad Bella; el diseño de la Exposición corrió a cargo principalmente de un hombre que más tarde se convirtió en el urbanista más destacado de la Ciudad Bella, Daniel Burnham, de Chicago.

El fin de la Ciudad Bella era la Ciudad Monumental. Se hicieron grandes planes para crear un sistema de bulevares barrocos que en su mayoría no prosperaron. Lo que sí surgió del movimiento fue el Centro Monumental, que tomó como modelo la Feria. Una ciudad tras otra construía su centro cívico o su centro cultural. Estos edificios se disponían a lo largo de un bulevar, caso del Benjamin Franklin Parkway de Filadelfia, o de un paseo, como el Government Center de Cleveland; otros fueron rodeados de parques, como el Civic Center de Saint Louis, o entremezclados con

parques, como el Civic Center de San Francisco. Estuvieran como estuvieran, lo que importa destacar es que estos monumentos quedaron totalmente separados del resto de la ciudad y agrupados de manera que causaran el mayor efecto posible, el conjunto se trataba como si fuera una unidad, de una manera bien definida y distinta.

La gente estaba orgullosa de ellos, pero estos centros no fueron un éxito. En primer lugar porque el resto de la ciudad a su alrededor decaía en vez de prosperar y los centros adquirían invariablemente un incongruente festón de salones de tatuajes, ropavejerías de enésima mano, o simplemente un aspecto de indescriptible y desvaída decadencia. Por otro lado, los ciudadanos se mantenían a distancia de estos lugares en una proporción muy notable. De alguna forma, cuando la feria se hizo parte de la ciudad, ya no funcionaba como feria.

La arquitectura de la Ciudad Bella pasó de moda. Pero la idea que había dado lugar a los centros no se discutió, y hoy precisamente es cuando más fuerza tiene. La idea de aislar determinadas funciones públicas y culturales y purificar su relación con las actividades cotidianas de la ciudad encajaba perfectamente con las enseñanzas de la Ciudad Jardín. Las concepciones se fundieron armoniosamente —como se habían fundido la Ciudad Jardín y la Ciudad Radiante— en una especie de Ciudad Jardín Radiante y Bella, por ejemplo el inmenso proyecto de Lincoln Square en Nueva York, donde un monumental centro cultural del tipo Ciudad Bella destaca en medio de toda una serie de viviendas, tiendas y edificios académicos del tipo Ciudad Radiante y Ciudad Jardín Radiante.

Por analogía, los principios de aislamiento y redistribución por sectores de actividades mediante la represión de todos los planes que no sean los del planificador se han ido extendiendo con facilidad a toda clase de actividades ciudadanas, hasta el punto de que, en la actualidad, un plan general de reordenación espacial de una gran ciudad se limita en su mayoría a proponer el emplazamiento, habitualmente atendiendo sólo al transporte, de una larga serie de asentamientos esterilizados.

Desde el principio hasta el fin, desde Howard y Burnham hasta las más recientes enmiendas a las leyes de reordenación urbana, la pócima no tiene nada que ver con la manera de ser y funcionar las ciudades. Ni estudiadas, ni respetadas, las ciudades han servido de víctimas propiciatorias.

Primera parte

La peculiar naturaleza de las ciudades

02
Usos de las aceras: seguridad

Las calles de las ciudades sirven para muchas cosas aparte de para transportar vehículos; y las aceras de las ciudades —la parte peatonal de las calles— sirven para muchas cosas aparte de para transportar peatones. Estos usos están en estrecha relación con la circulación, pero no son idénticos a ella y son, por derecho propio, al menos tan básicos como la circulación para el buen funcionamiento de las ciudades.

En sí misma, una acera urbana no es nada. Es una abstracción. Sólo tiene significado en conjunción con los edificios y otros servicios anejos a ella o anejos a otras aceras próximas. Lo mismo podríamos decir de las calles, en el sentido de que sirven para algo más que llevar el tráfico rodado en su cauce. Las calles y sus aceras, los principales lugares públicos de una ciudad, son sus órganos más vitales. ¿Qué es lo primero que nos viene a la mente al pensar en una ciudad? Sus calles. Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste.

Y más todavía —y con esto nos centramos en el primer problema—, si las calles de una ciudad están a salvo de la barbarie y el temor, la ciudad está tolerablemente a salvo de la barbarie y el temor. Cuando la gente dice que una ciudad o una parte de la misma es peligrosa o que es una jungla, quiere decir principalmente que no se siente segura en sus aceras.

Pero las aceras y quienes las usan no son beneficiarios pasivos de la seguridad o víctimas indefensas de un peligro. Las aceras, sus usos adyacentes y sus usuarios son partícipes activos en el drama de la civilización contra la barbarie que se desarrolla en las ciudades. Mantener la seguridad de la ciudad es una tarea fundamental de las calles y aceras de una ciudad.

Es una tarea totalmente diferente a los servicios que están llamadas a prestar las aceras y calles de las ciudades pequeñas o de los suburbios residenciales. Las grandes ciudades no son sólo ciudades muy grandes; tampoco son arrabales muy densos. Se diferencian de las ciudades y de los arrabales en aspectos esenciales, uno de los cuales es que estas ciudades están, por definición, llenas de personas desconocidas. Para cualquiera, en las grandes capitales hay más personas desconocidas que conocidas. No solamente abundan en los lugares públicos, sino en los alrededores de su casa. Incluso las personas que viven muy próximas entre sí se desconocen, y así tiene que ser en razón de la gran cantidad de gente que vive dentro de reducidos límites geográficos.

El atributo clave de un distrito urbano logrado es que cualquier persona pueda sentirse personalmente segura en la calle en medio de todos esos desconocidos. No debe sentirse automáticamente amenazada por ellos. Un distrito urbano que fracase

en este punto irá mal en todos los demás y será una fuente inagotable de dificultades para sí mismo y para toda la ciudad.

Hoy la barbarie se ha apoderado de muchas calles, o al menos así lo teme el ciudadano corriente, que en definitiva viene a ser lo mismo. «Vivo en un área residencial tranquila y muy bonita», dice un amigo mío que anda buscando otro sitio donde vivir. «Lo único molesto por la noche es algún que otro grito ocasional de alguien a quien están robando». No son necesarios muchos incidentes violentos en una calle de la ciudad para provocar el miedo de los ciudadanos. Y si las temen, las usan aún menos, lo que las hace aún más inseguras.

También es verdad que existen personas que ven duendes en cada sombra, y que este tipo de individuos no se siente seguro nunca, sean cuales fueren las circunstancias objetivas. Pero se trata en este caso de un temor diferente del que sienten esas otras personas normales, prudentes, joviales y tolerantes, que demuestran su sentido común negándose precisamente a aventurarse en cuanto oscurece (o incluso, de día, en algunos lugares) por calles en las que corren el riesgo de ser asaltadas sin que nadie se entere ni acuda en su ayuda.

La barbarie y la inseguridad real —no imaginaria— que motivan semejantes temores no es una lacra exclusiva de los barrios bajos. En realidad, el problema es mucho más grave en ciertas «áreas tranquilas y residenciales», de aspecto amable y atrayente, como aquella que quería abandonar mi amigo.

Tampoco es un problema que afecte solamente a las partes antiguas de las capitales. La cuestión alcanza desconcertantes dimensiones en ciertas zonas *reconstruidas*, incluyendo los supuestamente mejores ejemplos de reconstrucción, como las urbanizaciones de renta media. El capitán de policía de una urbanización de este tipo admirada en toda la nación (admirada por urbanistas y banqueros) ha sermoneado recientemente a los residentes para que, no sólo no remoloneen fuera de sus casas por la noche, sino para que nunca abran la puerta si no conocen a la persona que llama. La vida aquí se parece mucho a la vida que llevaban los tres cerditos o los siete niños de los cuentos de terror infantiles. El problema de la inseguridad en las aceras o en los descansillos de las casas es tan grave en las ciudades que han hecho esfuerzos concienzudos de reordenación y reconstrucción como en las que no lo han hecho. Tampoco ilumina mucho el atribuir a ciertos grupos minoritarios, a los pobres o a los desarraigados la responsabilidad de los peligros urbanos. Hay infinitas variaciones en el grado de civilización y seguridad que presentan estos grupos y las zonas en que viven. Algunas de las aceras más seguras de la ciudad de Nueva York, por ejemplo, tanto de día como de noche, son precisamente las de los barrios en donde viven minorías y personas pobres. Por el contrario, algunas de las más peligrosas son las de ciertas calles ocupadas por los mismos tipos de individuos. Y esto mismo puede decirse de muchas otras ciudades.

Tras la delincuencia y el crimen —tanto en los arrabales y en las ciudades provincianas como en las grandes capitales— actúan sin duda profundos y

complicados males sociales. En este libro no entraremos a especular las razones más profundas. Es suficiente decir, a estas alturas, que si queremos conservar una sociedad urbana capaz de diagnosticar mantener a raya los problemas sociales graves, lo primero que ha de hacerse, en todos los casos, es fortalecer cualquier potencia de las que ya existen en las ciudades que tenemos y que funcione a la hora de conservar la seguridad y la civilización. Construir barrios que son como un traje a la medida para el delito fácil es algo totalmente estúpido. Y eso es precisamente lo que estamos haciendo.

Lo primero que se ha de comprender es que la paz pública de las ciudades —la paz en las calles y en las aceras— no tiene por qué garantizarse de manera esencial por la policía, por muy necesaria que ésta sea. Esa paz ha de garantizarla principalmente una densa y casi inconsciente red de controles y reflejos voluntarios y reforzada por la propia gente. En algunas áreas urbanas —conjuntos viejos de viviendas y calles con una transformación muy pronunciada de la población suelen ser ejemplos típicos— el mantenimiento de la ley y el orden en las aceras corre enteramente por cuenta de la policía y guardias especiales. Estos lugares son junglas. No hay cantidad de policía que pueda defender la civilización allí donde se ha desmoronado la defensa normal y no reglada.

Lo segundo que ha de comprenderse es que el problema de la inseguridad no puede en absoluto resolverse dispersando o desparramando las poblaciones aún más, es decir, trocando las características de una capital por las de los arrabales de tipo residencial. Si esta medida fuera verdaderamente una solución, entonces Los Ángeles sería una capital segura, porque superficialmente Los Ángeles es casi por entero un arrabal residencial. No tiene virtualmente ningún distrito lo bastante compacto como para calificarlo de área urbana densa. Y, sin embargo, Los Ángeles no puede —no más que ninguna otra gran capital— escapar del hecho de que, siendo una ciudad, *está* compuesta de desconocidos, no todos buena gente. Las cifras de criminalidad en Los Ángeles son apabullantes. De las diecisiete áreas metropolitanas estándar con una población superior al millón de personas, Los Ángeles destaca tanto en criminalidad, que constituye en sí misma una categoría. Especialmente en lo que se refiere a agresiones personales, esto es, los crímenes que más hacen temer las calles a los ciudadanos.

Los Ángeles, por ejemplo, tiene un índice de violaciones del 31,9 por cada cien mil habitantes (cifras de 1958), más del doble de las dos ciudades siguientes en la lista, que resultan ser St. Louis y Filadelfia; tres veces más alto que la ciudad de Chicago, con su 10,1 por cien mil, y más de cuatro veces el de Nueva York (el 7,4).

En agresiones graves, Los Ángeles presenta un índice de 185 por cada cien mil habitantes, Baltimore 149,5, St. Louis 139,2, Nueva York 90,9 y Chicago 79.

El índice global de criminalidad grave es en Los Ángeles 2507,6 por cada cien mil habitantes, a mucha distancia de St. Louis y Houston, con 1634,5 y 1541,1 respectivamente; y no digamos de Nueva York y Chicago, con índices del orden de

1145,3 y 943,5 respectivamente.

Evidentemente, las razones de la elevadísima tasa de criminalidad de Los Angeles son complejas y, en buena parte, muy oscuras. Pero de una cosa podemos estar seguros: desparramar una ciudad no garantiza seguridad contra el crimen y el temor al crimen. Esta misma conclusión es válida también para muchas otras ciudades, donde barrios periféricos y arrabales absorbidos son lugares ideales para la violación, el atraco, la agresión personal, el rapto y otros crímenes por el estilo.

Topamos aquí con una importantísima cuestión concerniente a las calles de una ciudad: ¿qué oportunidades, qué facilidades ofrece para perpetrar un crimen? Es posible que en una determinada ciudad haya cierto número de crímenes que se acaben produciendo necesariamente sin que nadie pueda evitarlo, aunque yo no lo creo. Pero, sea o no esto así, lo cierto es que diferentes clases de calles recogen diferentes matices de barbarie y de temor a la barbarie.

Algunas calles no ofrecen ninguna oportunidad a la barbarie callejera. Las calles del North End de Boston son un ejemplo sobresaliente; son probablemente tan seguras como cualquier otro lugar de la tierra en este sentido. Aunque la mayoría de los vecinos del North End son italianos o descendientes de italianos, sus calles son intensa y continuamente transitadas por personas de todas las razas y orígenes. Allí trabajan algunos individuos *anónimos* que viven en otros distritos de la ciudad; hay quien va a comprar o a pasear; muchos otros, entre los que contamos a miembros de grupos minoritarios que han heredado distritos peligrosos previamente abandonados por otras personas, tienen buen cuidado de hacer efectivos sus cheques en los establecimientos del North End, realizando después sus grandes compras semanales en las tiendas del barrio, pues saben que no corren el menor riesgo de que les limpien su dinero entre que se lo dan y que lo gastan.

Frank Havey, director de la North End Union, centro de vecinos del lugar, dice: «He vivido en el North End veintiocho años y en todo este tiempo jamás oí un solo caso de violación, atraco, abuso de niños o de otros crímenes de esa clase. Y si los hubiera habido yo lo habría sabido aunque no lo publicasen los periódicos». Aproximadamente una media docena de veces en el transcurso de las tres últimas décadas, dice Havey, unos sujetos intentaron secuestrar a algunos niños o atacar a una mujer por la noche. En todos estos casos otros paseantes, gente que miraba por las ventanas o tenderos lo impidieron.

Mientras tanto, en Roxbury, en la avenida Elm Hill, una parte del interior de Boston que en su superficie tiene un aspecto residencial, los atracos en la calle y el constante temor a las agresiones, sin mirones en las ventanas ni atentos tenderos, inducen a las personas prudentes a evitar sus aceras por la noche. Nada tiene de sorprendente que, por estas y otras muchas razones relacionadas (aburrimiento y falta de vitalidad), la mayor parte de Roxbury se haya venido abajo. Se ha convertido en un lugar para no volver.

No deseo con esto destacar aquí a Roxbury y su, en otro tiempo, encantadora

avenida Elm Hill como un área particularmente vulnerable; sus inconvenientes y, especialmente, su aspecto marchito y aburrido son desgraciadamente comunes a muchas otras ciudades. Pero estas diferencias en lo concerniente a seguridad pública dentro de una misma ciudad son dignas de mención. Los problemas básicos del sector de la avenida Elm Hill no se deben a que sus moradores constituyan una población criminal o sometida a discriminación o a los rigores de la pobreza. Sus problemas provienen del hecho de que, en tanto distrito urbano, es físicamente incapaz de funcionar con la seguridad y la vitalidad que viene aparejada a ella.

Incluso en sectores supuestamente similares de lugares supuestamente semejantes, se dan también rotundas diferencias en lo tocante a seguridad pública. Ilustraremos esta observación refiriendo un incidente ocurrido en Washington Houses, una cooperativa de vivienda pública de la ciudad de Nueva York. Unos vecinos del lugar —buscando echar raíces allí— planearon celebrar una serie de festejos al aire libre, a mediados de diciembre de 1958, para lo cual levantaron tres grandes árboles de Navidad. El más grande de los tres, que planteó engorrosos problemas de transporte, colocación y adorno, quedó instalado finalmente en la *calle* interior del grupo de viviendas, una amplia alameda con paseo y vistas. Los otros dos, cada uno de los cuales medía menos de dos metros de alto y cuyo transporte no había creado mayores dificultades, se quedaron en dos pequeñas franjas de tierra situadas en las esquinas exteriores del conjunto, donde desembocaba una bulliciosa avenida y un animado cruce de calles de la ciudad vieja. La primera noche robaron el árbol grande con todos sus adornos. Los otros dos resultaron indemnes, con todas sus luces, ornamentos y demás, hasta que los retiraron el día de Año Nuevo. «El sitio en donde robaron el árbol, que *teóricamente* es el más seguro y protegido del grupo de viviendas, es también el más inseguro para la gente, especialmente para los niños», explica un trabajador social que había estado ayudando a los vecinos. «En ese paseo la gente está tan segura como ese árbol de Navidad. Por otra parte, el sitio donde pusieron los otros dos árboles, donde el conjunto de viviendas es sólo una esquina de las cuatro, es justamente donde la gente se siente segura».

Esto lo sabe ya todo el mundo: una calle muy frecuentada tiene posibilidades de ser una calle segura. Una calle poco concurrida es probablemente una calle insegura. Pero ¿cómo funciona esto? Y, ¿por qué unas calles son mas frecuentadas que otras? ¿Por qué la gente evita en lo posible las aceras de la alameda de Washington Houses, que debían ser un atractivo para ella? ¿Por qué las aceras de la parte vieja de la ciudad, que lindan con ella al oeste, están sin embargo siempre llenas de gente? ¿Y las calles que están llenas la mayor parte del tiempo y que de repente se vacían?

Una calle equipada para manejar a los desconocidos y convertirse en sí misma en un lugar seguro, al margen de la presencia de esos desconocidos, como siempre han hecho las calles de una vecindad lograda, ha de reunir estas tres cualidades:

En primer lugar, debe haber una neta demarcación entre lo que es espacio público

y lo que es espacio privado. Los espacios públicos y privados no pueden emborronarse, como sucede generalmente en los barrios residenciales o en los complejos de viviendas.

Segundo, ha de haber siempre ojos que miren a la calle, ojos pertenecientes a personas que podríamos considerar propietarios naturales de la calle. Los edificios de una calle equipada para superar la prueba de los desconocidos y, al mismo tiempo, procurar seguridad a vecinos y desconocidos, han de estar orientados de cara a la calle. No deben dar su espalda ni sus muros a la calle dejándola así ciega.

Tercero, la acera ha de tener usuarios casi constantemente, para así añadir más ojos a los que normalmente miran a la calle, y también para inducir a los que viven en las casas a observar la calle en número y ocasiones suficientes. Nadie disfruta sentándose en un banco o mirando por la ventana para contemplar una calle vacía. Creo que casi nadie hace una cosa semejante. Pero sí hay muchísima gente que se entretiene contemplando la actividad de una calle, de tanto en tanto.

En aglomeraciones de menores dimensiones y más simples que las grandes capitales el control sobre el comportamiento público, cuando no sobre el crimen, parece operar con mayor o menor éxito a través de una red de reputación, chismorreo, aprobación o desaprobación y sanciones, elementos de gran eficacia si los vecinos se conocen y el boca a boca funciona. Pero las calles de una gran ciudad, que deben controlar no solamente el comportamiento de sus moradores habituales sino también el de los visitantes procedentes de los arrabales, barriadas periféricas y ciudades provinciales, deseosos de tomarse unas vacaciones de los chismorreos y sanciones de su pueblo, tienen que funcionar de manera más directa y sin rodeos. Es increíble que las ciudades hayan logrado resolver esa dificultad inherente a ellas. Y en muchas calles lo han hecho magníficamente.

Es inútil intentar eludir la cuestión de la inseguridad en las calles haciendo que en su lugar otros elementos de la ciudad, como los patios, o los espacios de juego cubiertos, estén protegidos. De nuevo por definición, las calles de una ciudad deben hacer la tarea de manejar a los desconocidos, ya que esos desconocidos han de pasar necesariamente por ellas. Las calles no sólo han de defender a la ciudad de los depredadores desconocidos, sino que también han de proteger a los innumerables desconocidos pacíficos y bien intencionados, asegurando su integridad mientras van de un sitio a otro. Además, ninguna persona normal puede pasarse la vida en un refugio artificial, y aquí incluyo a los niños. Todo el mundo debe usar las calles.

En principio, nuestros objetivos a este respecto son bien sencillos: conseguir calles donde el espacio público sea inequívocamente público, físicamente separado del espacio privado o de la tierra de nadie, de forma que la zona necesitada de vigilancia tenga unos límites claros y practicables; y procurar que estas calles y espacios públicos tengan unos ojos que a ser posible estén mirando continuamente.

No es sencillo realizar estos objetivos, especialmente el último. Nadie puede obligar a la gente a usar calles si no tienen alguna razón para hacerlo. Nadie puede

obligar a la gente a mirar a la calle cuando la gente no quiere mirar. Que la seguridad en las calles dependa de una vigilancia e inspección mutua suena terrible, pero en la vida real no es así. La seguridad de la calle es mayor, más relajada y con menores tintes de hostilidad o sospecha precisamente allí donde la gente usa y disfruta voluntariamente las calles de la ciudad y son menos conscientes, por lo general, de que están vigilando.

El requisito básico de esta vigilancia es que haya una buena cantidad de tiendas y otros establecimientos públicos desperdigados a lo largo de las aceras de un distrito; entre ellos ha de contarse especialmente con aquellos establecimientos y lugares públicos utilizados con preferencia por la tarde y por la noche. Tiendas, bares y restaurantes, los grandes ejemplos, trabajan de diferentes y complejas maneras para mantener la seguridad en las aceras.

En primer lugar, son buenas razones para que tanto los vecinos como los desconocidos usen las aceras en las que están situados esos establecimientos.

En segundo lugar, dichos establecimientos atraen a otras personas a aceras donde no hay sitios que atraigan al público, pero que son frecuentados en tanto que vías de acceso a alguna otra parte; geográficamente esta influencia no es muy amplia, así que este tipo de establecimientos tienen que ser abundantes en un barrio a fin de poblar con transeúntes aquellos otros tramos de calle que carecen de establecimientos públicos en las aceras. Y aún más conveniente sería que hubiera muchos tipos de negocios distintos que dieran a la gente razones diversas para entrelazar sus pasos.

Tercero, los tenderos y otros pequeños negociantes son característicamente sólidos defensores de la paz y el orden; odian los escaparates rotos y los atracos; no les gusta nada ver a sus clientes nerviosos e intranquilos por su seguridad. Si son numerosos pue den constituir un excelente cuerpo de vigilantes y guardianes de las aceras de sus calles.

Cuarto, las personas que salen a hacer recados o las que van a algún sitio concreto a comer o a beber son en sí mismas una atracción para otras personas.

Este último aspecto, que el ver a otras personas tiene la virtud de atraer a más gente, es algo al parecer totalmente incomprensible para los urbanistas y proyectistas. Operan sobre la premisa de que los ciudadanos buscan contemplar el vacío, el orden evidente y el silencio. Nada más lejos de la verdad. Que la gente adora contemplar la actividad y a otra gente es una constante evidente en ciudades de todo el mundo. Este rasgo alcanza un límite casi cómico en la parte alta de Broadway, en Nueva York, allí donde la calle está dividida por una rambla central estrecha, justo en medio del tráfico. En los cruces de esta larga arteria que discurre de norte a sur se han instalado unos bancos detrás de unos parapetos de hormigón como protección y cualquier día de tiempo medianamente tolerable estos bancos están llenos de gente, bloque tras bloque, contemplando a los peatones que cruzan la calle ante ellos, contemplando el tráfico, contemplando a los paseantes que caminan por las bulliciosas aceras, contemplándose los unos a los otros. Después Broadway llega hasta la Universidad

de Columbia por la derecha y al Barnard College por la izquierda. En este lugar todo es, por supuesto, orden y quietud. No hay tiendas ni la actividad generada por ellas, casi ningún peatón cruza y nadie mira. Hay bancos, pero completamente vacíos incluso aunque haga la mejor de las temperaturas. Yo me he sentado algunas veces allí para averiguar el motivo. Creo que difícilmente puede haber un lugar más aburrido. Hasta los estudiantes de esas instituciones evitan la soledad. Están afuera, haraganeando, haciendo los deberes y contemplan el movimiento de la calle en los escalones que dan al cruce más bullicioso del campus.

Lo mismo ocurre en calles de todas partes. Una calle animada tiene siempre usuarios y simples mirones. El año pasado estuve en una calle de éstas, en el Lower East Side de Manhattan, esperando un autobús. Apenas llevaba un minuto, tiempo insuficiente para tomar conciencia de la actividad de la calle, de la gente de compras, los niños jugando y los perezosos en los bancos, cuando atrajo mi atención una mujer que abría una ventana situada en el tercer piso del edificio de apartamentos de enfrente y me llamaba. Cuando me percaté de que deseaba llamar mi atención y reaccioné ella me gritó: «¡Los sábados no pasa ningún autobús por aquí!». Después, alternando los gritos con los gestos me indicó que doblara la esquina. Esta mujer era uno de las miles y miles de personas que en Nueva York cuidan despreocupadamente de las calles. En seguida perciben la presencia de un extraño. Observan todo lo que sucede. Si han de entrar en acción, orientar correctamente a un foráneo o llamar a la policía, lo hacen. Por supuesto que para actuar de esta manera se requiere normalmente la confianza de que la calle es algo propio y de que, en caso necesario, se encontrará apoyo; sobre estos temas hablaremos más adelante. No obstante, incluso más fundamental que la acción y necesaria para ésta, es la observación en sí misma.

No todo el mundo en las mismas circunstancias ayuda a cuidar las calles, y muchos vecinos o trabajadores de la ciudad no tienen conciencia de por qué su vecindad es segura. Hace unos días ocurrió un incidente en la calle donde yo vivo, que me interesó precisamente por esa razón.

Debo decir que la manzana de casas en que vivo es pequeña, pero contiene una notable gama de edificios que van desde los viejos inmuebles de apartamentos para alquilar a casas de tres o cuatro pisos que se han convertido en pisos de alquiler baratos con tiendas en la planta baja o han vuelto a recuperar el uso unifamiliar, como la nuestra. Al otro lado de la calle había antes varios edificios de apartamentos de ladrillo, la mayoría de cuatro pisos, con tiendas en la parte baja. Pero hace doce años varias casas, desde la esquina hasta la mitad de la manzana fueron convertidas en un solo inmueble de apartamentos de pequeño tamaño, alquiler alto y con ascensor.

El incidente que me llamó la atención fue una escena, cuyos motivos desconozco, entre un hombre y una niña de ocho o nueve años. Al parecer, el hombre intentaba convencer a la niña para que fuera con él. El individuo lisonjeaba con atenciones a la pequeña para atraerla, o bien asumía un aire de despreocupación. La niña se quedaba

rígida, como hacen los niños cuando ofrecen resistencia, contra la pared de uno de los inmuebles del otro lado de la calle.

Mientras observaba desde la ventana de nuestro segundo piso, dispuesta a intervenir si parecía aconsejable, vi que no iba a ser necesario. De la carnicería situada en la parte baja había salido la mujer que lleva la tienda junto con su marido; estaba a distancia suficiente como para oír al hombre, con los brazos cruzados y un aire decidido en la cara. Joe Cornacchia, que tiene una mantequería con sus yernos, salió también en aquel momento y se plantó firmemente al otro lado. Varias cabezas se asomaron por las ventanas del inmueble de arriba, una de las cuales se retiró rápidamente para reaparecer un segundo después en la puerta de la calle, a espaldas del hombre. Otros dos hombres salieron del bar próximo a la carnicería se acercaron al portal y esperaron. En mi lado de la calle, se podía ver al zapatero, al frutero y al propietario de la lavandería, todos los cuales habían salido de sus tiendas y contemplaban la escena que, al mismo tiempo, era observada desde numerosas ventanas junto a las nuestras. Aquel hombre no lo sabía, pero estaba rodeado; nadie permitiría que se llevara a la pequeña, aun cuando nadie supiera quién era.

Siento profundamente tener que decir, lo siento por razones puramente dramáticas, que la pequeña resultó ser la hija de aquel hombre.

En todo este drama, que duró unos cinco minutos, no se vio a nadie en las ventanas del edificio de pequeños apartamentos de alquiler alto. Fue el único edificio que no hizo, podríamos decir, acto de presencia. Cuando nos mudamos a esta manzana yo solía anticipar con delectación el momento en el que rehabilitarían todos los edificios de la calle como habían hecho con aquél. Ahora sé más cosas y anticipo con desesperación y temo las noticias recientes según las cuales esa misma transformación está prevista para el resto de la manzana a la que pertenece el inmueble de enfrente. Los inquilinos de estos apartamentos caros, la mayoría de los cuales viven tan de paso que ni siquiera podemos recordarles la cara[1], no tienen ni la más remota idea de quién cuida su calle, y mucho menos de cómo. Una vecindad puede absorber y hasta proteger un importante número de estas aves de paso, como hace la nuestra. Pero si la vecindad, en caso de que así ocurra, se convierte finalmente en lo que son ellos, empezarán a darse cuenta de que las calles son menos seguras, no sabrán exactamente a qué atenerse y si las cosas empeoran se mudarán a otro barrio misteriosamente más seguro.

En algunas vecindades ricas donde este tipo de autovigilancia escasea, como la Park Avenue residencial o la parte superior de la 5ª Avenida de Nueva York, se alquilan mirones para que hagan el trabajo. Las monótonas aceras de la Park Avenue residencial, por ejemplo, están sorprendentemente poco concurridas; sus posibles usuarios se aglomeran en cambio al este y al oeste, en las aceras llenas de interesantísimos bares, tiendas y restaurantes de Lexington Avenue y Madison Avenue, y en los cruces de las otras calles que conducen a éstas. Una red de porteros y encargados, recaderos y criadas, una especie de vecindad alquilada, mantiene a la

Park Avenue residencial bien equipada de ojos. Por la noche, los porteros siguen en su calidad de baluartes y con esta seguridad los paseadores de perros se aventuran y complementan a los porteros. Pero esta calle está huérfana de ojos propios, tan vacía de razones concretas para que alguien la use o la mire en lugar de doblar la primera esquina y desaparecer, que si los alquileres de sus inmuebles bajasen hasta un nivel en el que ya no fuera posible sostener la población alquilada de porteros y ascensoristas, se acabaría convirtiendo indudablemente en una calle terriblemente peligrosa.

Cuando una calle está bien equipada para tratar con los desconocidos, cuando ha establecido una buena y eficaz demarcación entre espacios privados y espacios públicos, y además posee una provisión básica de actividades y ojos, entonces cuantos más desconocidos haya más divertida es.

Los desconocidos constituyen un gran activo en la calle donde vivo y sus aledaños, especialmente por la noche, cuando más necesaria es la seguridad. Hemos tenido mucha suerte en nuestra calle; además del bar frecuentado por los vecinos y otro que hay en la esquina, tenemos un famoso bar que atrae continuamente bandadas de forasteros de las vecindades próximas e incluso de fuera de la ciudad. Es famoso porque el poeta Dylan Thomas solía ir allí, y además lo mencionó en sus obras. De hecho, este bar tiene dos turnos. Por la mañana y después de almorzar, es un lugar de reunión de la vieja comunidad de estibadores irlandeses y otros artesanos que trabajan en esta parte de la ciudad, como siempre lo ha sido. Pero conforme avanza la tarde cambia de vida, organizándose disparatadas asambleas escolares en las que se mezcla la cerveza con una especie de guateque literario que se prolonga hasta primeras horas de la madrugada. Si ustedes pasan en una noche de frío invierno por delante del White Horse y se abre la puerta recibirán una fuerte y densa bocanada de conversaciones y animación; algo muy cálido. Las idas y venidas constantes de personas a este bar mantienen nuestra calle razonablemente poblada hasta las tres de la madrugada, y así es siempre una calle segura para volver a casa. El único caso de asalto que recuerdo en esta calle sucedió en las horas muertas entre el cierre del bar y el amanecer. Un vecino nuestro que lo vio desde su ventana puso fin a la paliza; indudablemente, aquel vecino intervino porque, incluso a esas horas de la noche, era parte de una potente red de ley y justicia callejera.

Tengo un amigo que vive en una calle en la parte alta de la ciudad donde un centro parroquial, comunal y para la juventud, con muchos bailes nocturnos y otras actividades, hace el mismo servicio en su calle que el bar White Horse en la nuestra. La ortodoxia urbanística está muy imbuida de concepciones puritanas y utópicas respecto a cómo ha de emplear la gente su tiempo libre; en urbanismo, estos moralismos sobre la vida privada de las personas se confunden profundamente con conceptos relativos al funcionamiento de las ciudades. El bar White Horse y el centro juvenil parroquial, diferentes como evidentemente son, realizan indudablemente el mismo servicio público de civilizar la calle. En las ciudades no solamente hay sitio

para este tipo de diferencias y para muchas otras más diferencias de gusto, intención o interés de ocupación; las ciudades necesitan gente con todas estas diferencias de gusto e intereses. Las preferencias de los utópicos y de otros adictos a administrar los ocios de los demás con un tipo de negocio determinado no es algo irrelevante para la ciudad, sino algo peor: es pernicioso. Cuanto mayor y más abundante sea el conjunto de intereses legales que sean capaces de satisfacer las calles de una ciudad y sus establecimientos, mejor para esas calles y para la seguridad y grado de civilización de la ciudad.

Es cierto que muchos bares y establecimientos comerciales gozan de mala fama en determinados distritos, precisamente porque atraen a muchos desconocidos y los desconocidos no son allí un activo.

Esta triste circunstancia es cierta en los deprimidos cinturones grises de las grandes capitales y en las antaño novedosas o al menos sólidas zonas residenciales interiores. Como estas barriadas son tan peligrosas, y las calles suelen estar tan oscuras, se cree habitualmente que su problema es la falta de luz. Indudablemente, un buen alumbrado es importante, pero la oscuridad por sí sola no justifica la enfermedad funcional, profunda, de esas zonas grises, su *Gran Carcoma de Monotonía*.

El valor de las potentes farolas en estas grises y deprimidas áreas proviene de la tranquilidad que procuran a algunas personas obligadas a caminar por las aceras o a las que les gustaría hacerlo, y no pueden por carecer precisamente de buen alumbrado. La iluminación induce a estas personas a contribuir con sus propios ojos a la mayor seguridad de la calle. Además, es obvio, una excelente iluminación aumenta las posibilidades de cada par de ojos, ya que su alcance es mayor. Cada par de ojos adicionales y cada incremento de su radio visual, tanto mejor para estos tristes barrios. Pero si los ojos no están allí, y si en los cerebros tras estos ojos no está la casi inconsciente seguridad de que la calle en general apoya el mantenimiento de la civilización, las luces no harán nada. Los más horrendos crímenes pueden cometerse, y se cometen, en las muy iluminadas estaciones del metro cuando no hay ojos eficaces presentes. Casi nunca suceden en los teatros, a oscuras, pero llenos de gente y de ojos. Las luces de una calle pueden ser como la famosa piedra que cae en el desierto, donde no hay ningún oído que pueda oír. ¿Hace algún ruido esta piedra? ¿Alumbra alguna luz si no hay ojos para verla? A efectos prácticos, no.

Para explicar el perturbador efecto de los desconocidos en las calles de las áreas tristes y grises, señalaré en primer lugar, con una clara intención de analogía, las peculiaridades de otro tipo de calle, figuradamente: los corredores de los inmuebles de viviendas, que se derivan de la Ciudad Radiante, construidos a diversas alturas. En cierto sentido, los corredores y ascensores de estos inmuebles son también calles. Son calles empotradas en el firmamento a fin de eliminar las calles a nivel del suelo para que el suelo pueda convertirse en un jardín desierto, como la alameda de Washington

Houses en la que robaron el árbol de Navidad.

Estas partes interiores de los edificios son calles no solamente en el sentido de que son lugar de paso obligado para los vecinos, la mayoría de los cuales no se conocen y tampoco saben quién es y quién no es vecino. Son calles también en el sentido de que son accesibles al público en general. Se han diseñado como una imitación del estándar de vida y los apartamentos de la clase alta, pero sin el dinero de la clase alta para porteros y ascensoristas. Cualquier persona puede entrar en estos inmuebles sin que nadie le pregunte absolutamente nada, por esa autopista que es el ascensor y las aceras, es decir los corredores. Estas calles interiores, aunque son plenamente accesibles al uso público, están en cambio totalmente cerradas a la vista del público, careciendo por consiguiente de los controles e inhibiciones que ejercen las calles de la ciudad, vigiladas por los ojos.

Preocupados, hasta donde yo puedo precisar, menos por los muy probados peligros para los seres humanos en aquellas calles ciegas que por el vandalismo contra la propiedad que se produce en ellas, la Gerencia de Urbanismo de la Ciudad de Nueva York, hace unos años, experimentó con unos corredores abiertos a la vista pública en un complejo de viviendas de Brooklyn al que llamaré *Brenheim Houses*, aunque no sea ése su nombre (no deseo aumentar sus problemas anunciándolo).

Como los edificios de Blenheim Houses tienen dieciséis pisos, y como su altura permite una generosa expansión del aborrecido suelo, la vigilancia de estos corredores abiertos desde abajo o desde otros edificios tiene un efecto más psicológico que otra cosa; no obstante, esta apertura psicológica a la vista parece en algún grado eficaz. Más importante y verdaderamente eficaz era que los corredores estaban diseñados para inducir a la vigilancia desde el interior de cada edificio. También se construyeron otros usos distintos a los de la simple circulación de personas: estaban equipado con espacios para juegos y se hicieron lo bastante amplios como para hacer la función de estrechos porches, a la vez que lugares de paso. Esto resultó algo tan interesante y animado que los inquilinos le añadieron aún un uso más, con mucho el favorito: terrenos para picnic, y ello a pesar de las continuas quejas y amenazas de la administración, que no había *proyectado* los balcones-corredor para este uso (el plan ha de preverlo absolutamente todo y no introducir después cambios). Los vecinos están entusiasmados con sus balcones-corredor; resultado de una intensísima utilización, estos lugares están sometidos a una intensa vigilancia. No se ha dado ningún caso criminal ni de vandalismo en estos corredores concretos. Nadie ha robado ni siquiera una bombilla, aunque en proyectos de este tipo, con corredores ciegos y de similar tamaño, el gasto de repuestos de bombillas debidos únicamente al robo o vandalismo es de miles de dólares al mes.

Hasta aquí todo perfecto.

¡Una sorprendente demostración de la conexión directa entre vigilancia urbana y seguridad urbana!

No obstante, Blenheim Houses tiene un espantoso problema de vandalismo y de

comportamiento escandaloso. Los alumbrados balcones que son, como dice el administrador, «la vista más brillante y *atractiva*» atraen a muchos desconocidos, especialmente a adolescentes, de todos los rincones de Brooklyn. Pero estos desconocidos, atraídos en principio por el magnetismo de los corredores abiertos al público, no se detienen en ellos, sino que entran en las *calles* del edificio, calles que carecen totalmente de vigilancia, esto incluye los ascensores y, lo que es más importante para este caso, las escaleras de incendios y los descansillos. La policía interior de las viviendas persigue arriba y abajo a los malhechores, que se comportan de una manera bárbara y viciosa en los tramos de corredores y escaleras de los dieciséis pisos, y los malhechores se les escapan. Es muy fácil subir con el ascensor a un piso alto, atrancar la puerta para que no pueda bajar y después arrasar el edificio o a quien se cruce en su camino. El problema es tan grave y, al parecer, tan incontrolable que anula las ventajas de los balcones-corredor seguros, al menos en opinión del alarmado administrador.

Lo que sucede en Blenheim Houses es más o menos lo mismo que ocurre en las áreas tediosas y grises de las capitales. Las pocas y lastimeras calles con algo de animación y vida de estas áreas grises son como los corredores visibles de Blenheim Houses. Atraen a los extraños. Y las calles cerradas, desiertas, tristes y mortecinas que las rodean son como las escaleras de incendios de Blenheim Houses. No están equipadas para albergar desconocidos y su presencia allí es una automática amenaza.

En estos casos se siente en seguida la tentación de echar la culpa a los balcones (o a los comercios y los bares) que actúan como imanes. Un típico ejemplo de este esquema mental es el proyecto de rehabilitación de Hyde Park-Kenwood, que se están llevando a cabo en Chicago. Esta porción de *área gris* próxima a la Universidad de Chicago contiene muchas y espléndidas casas y terrenos, pero durante más de treinta años ha sufrido una verdadera plaga de crímenes en sus calles, acompañada de un considerable decaimiento físico en los últimos años. La *causa* del declive de Hyde Park-Kenwood ha sido brillantemente identificada por los herederos urbanistas de los doctores sanguijueleros: la presencia de una carcoma. Por *carcoma* entienden que demasiados profesores universitarios y otras familias de clase media han abandonado regularmente esta zona tediosa y peligrosa, y que las viviendas de éstos eran muy a menudo, lógicamente, ocupadas por personas con menos posibilidades sociales y económicas para escoger o seleccionar su vivienda y el emplazamiento de ésta. El plan señala y extirpa estos pedazos carcomidos y los sustituye por pedazos de Ciudad Jardín Radiante, diseñados, como de costumbre, para minimizar el uso de las calles. El plan añade aún más espacios vacíos esparcidos aquí y allá, emborrona incluso más la distinción, ya precaria, entre espacios públicos y privados del distrito y le amputa sus comercios, lo que no resulta una sorpresa. Los proyectos iniciales de reordenación incluían un centro comercial de dimensiones relativamente grandes, a imitación de los residenciales. No obstante, el pensar en esto último trajo un tímido recuerdo de la realidad y un atisbo de reparo en el curso del proceso urbanizador. Un

centro comercial grande, más grande de lo preciso para atender las necesidades normales de los residentes en el distrito reordenado, «podía atraer al área a demasiadas personas ajenas», como señaló uno de los arquitectos urbanistas. Entonces se colocó allí un centro comercial pequeño. Poco importa, grande o pequeño.

Importa poco porque Hyde Park-Kenwood, como cualquier barrio urbano, en la vida real está rodeado por *personas ajenas*. La zona que nos ocupa está empotrada en pleno Chicago. No puede borrar su localización con una varita mágica. No puede volver a ser lo que fue en un tiempo ya muy lejano, es decir, un semiarrabal. Urbanizar como si lo fuera y eludir sus profundas inadecuaciones funcionales sólo puede producir dos resultados posibles.

Puede ocurrir que las personas ajenas sigan entrando en esa área cuando les parezca; en este caso, entre los desconocidos habrá algunos poco recomendables. En lo concerniente a la seguridad, nada habrá cambiado salvo que las posibilidades de nuevos crímenes en la calle serán algo mayores, puesto que se ha añadido más vacío. O bien puede ocurrir que el proyecto prevea la adopción de medios extraordinarios y firmes para mantener alejadas de esta zona a todas las personas ajenas, como ha hecho la contigua Universidad de Chicago, la institución que ha sido el espíritu motriz de este plan, y que, en efecto, según informa la prensa, ha tomado la medida extraordinaria de soltar por la noche perros policía que patrullan constantemente el campus y acorralan a cualquier ser humano que haya en esta peligrosa reserva intraurbana. Las barreras que levantan los conjuntos de viviendas en los límites de Hyde Park-Kenwood, más la vigilancia policial extra, pueden sin duda y con suficiente eficacia mantener a las personas ajenas alejadas del lugar. En este supuesto, el precio será la total hostilidad del resto de la ciudad y un sentimiento aún más acentuado de ser un fortín. ¿Y quién puede asegurar, en último término, que los miles de personas que viven legalmente dentro del fuerte son todos dignos de confianza en la oscuridad?

No quiero tampoco ahora destacar una zona concreta ni, en este caso, un proyecto determinado, como un ejemplo aislado de oprobio. Hyde Park-Kenwood es un caso significativo principalmente porque el diagnóstico y los correctivos que ha aplicado son perfectamente típicos —aunque ligeramente más ambiciosos— de los planes experimentales de reordenación urbanística de zonas decaídas por todo el país. Esto es el Urbanismo, con sus sellos de ortodoxia, no una aberración producto de una aspiración local.

Vamos a suponer que seguimos construyendo y reconstruyendo deliberadamente ciudades inseguras. ¿Cómo podremos vivir en medio de esta inseguridad? Según las pruebas que tenemos hasta ahora, parece que hay tres maneras de vivir con ello; es posible que con el tiempo se inventen otras, pero sospecho que simplemente se desarrollarán más esas tres, si es que se puede hablar de desarrollo.

La primera manera es dejar que el peligro campe a sus anchas y que los desgraciados que lo sufren paguen las consecuencias. Ésta es la política que se sigue ahora con las urbanizaciones de renta baja y con muchas de renta media.

La segunda manera es refugiarse en los vehículos. Esta técnica se practica en las grandes reservas de animales salvajes en África, donde se advierte a los turistas de que no abandonen sus automóviles bajo ninguna circunstancia hasta que lleguen a un refugio. Igualmente, es la técnica que se practica en Los Ángeles. Los sorprendidos visitantes de esta ciudad cuentan y no acaban de contar cómo la policía de Beverly Hills los ha parado, obligado a demostrar las razones que tienen para ir a pie, y advertido del peligro. Esta técnica de seguridad pública no parece tener demasiada eficacia aún en Los Ángeles, como demuestran sus índices de criminalidad, pero con el tiempo puede que llegue a tenerla. Imaginad a qué cifras de criminalidad se llegaría si en la gran reserva ciega de Los Ángeles hubiera más gente indefensa, carente de sus conchas de metal.

En lugares peligrosos de otras ciudades, los particulares también usan a menudo el automóvil como protección, o al menos lo intentan. Dice una carta dirigida al director del *New York Post*: «Vivo en una calle oscura al final de Utica Avenue en Brooklyn y, por esta razón, decidí tomar un taxi para ir a mi casa, aunque no era muy tarde. El taxista me pidió que me bajara en la esquina de Utica porque no quería seguir por una calle tan oscura. Si quisiera caminar por la calle oscura, ¿para qué lo necesito?».

La tercera manera, ya sugerida cuando hablé de Hyde Park-Kenwood, la desarrollaron las pandillas de matones, y posteriormente la han adoptado los promotores de la reordenación urbana. Esta técnica consiste en promover la institución del *Territorio*.

Bajo el sistema del Territorio en su forma histórica una banda se apropia de unas determinadas calles, grupos de viviendas o parques (o a menudo de las tres cosas a la vez). Los miembros de otras bandas no pueden entrar en este Territorio sin permiso de la banda propietaria y, si lo hacen, se exponen a ser apaleados o expulsados. En 1956 el Tribunal de Menores de la ciudad de Nueva York, desesperado ante la guerra de bandas en curso, negoció con la mediación de los trabajadores sociales especializados en bandas juveniles una serie de treguas entre los contendientes. Se dijo que estas treguas estipulaban, entre otras provisiones, el reconocimiento mutuo de las fronteras entre territorios y el acuerdo de no traspasarlos.

El jefe de la policía local, Stephen P. Kennedy, manifestó su escándalo ante acuerdos que respetaban el Territorio. La policía, explicó el funcionario, desea proteger el derecho básico de toda persona a caminar por cualquier parte de la ciudad con seguridad e impunidad. Añadió que los acuerdos sobre el Territorio subvertían intolerablemente los derechos públicos y la seguridad pública.

Creo que el comisario Kennedy tenía mucha razón. No obstante, debemos reflexionar sobre el problema con que se enfrentaban los trabajadores sociales del

Tribunal de Menores. Era un problema real y estaban intentando estar a su altura con los medios empíricos a su alcance. La seguridad de la ciudad, de la que depende en última instancia el respeto a los derechos públicos y la libertad de movimientos, era inexistente en las calles, parques y grupos de viviendas dominados por esas bandas. En estas circunstancias, la libertad urbana era más bien un ideal académico.

Examinemos ahora los proyectos de reordenación urbana: la construcción de viviendas de renta media y alta en enormes extensiones que antes eran manzanas de edificios, con sus propios terrenos y sus propias calles al servicio de «islas dentro de la ciudad», «ciudades dentro de la ciudad» y «nuevos conceptos de vida urbana», como dicen los anuncios publicitarios. La técnica aquí es también designar un Territorio y vallarlo para las otras bandas. Al principio, las vallas no eran nunca visibles. Los guardias de patrulla se bastaban para reforzar la frontera. Pero en los últimos años estas vallas se han hecho literales.

Posiblemente, la primera fue la alta alambrada en torno a una urbanización del tipo Ciudad Jardín Radiante contigua al Hospital Johns Hopkins de Baltimore (las grandes instituciones educativas parecen tener una muy deplorable capacidad inventiva en relación con los mecanismos del Territorio). En caso de que alguien dude del significado de la valla hay unos grandes carteles a la entrada que dicen «Fuera. No pasar». Es pavoroso ver un barrio de una ciudad civilizada amurallado de esta manera. No sólo es feo en su sentido más profundo, sino surrealista. Nos imaginamos cómo deben sentirse los vecinos, a pesar del mensaje, a modo de antídoto, en el tablón de la iglesia del lugar: «El amor de Cristo es el mejor estimulante».

Nueva York se ha apresurado rápidamente a seguir la lección de Baltimore, a su manera. Detrás de las Amalgamated Houses, situadas en el Lower East Side, Nueva York ha ido mucho más lejos todavía. En la parte norte del paseo central que a modo de parque atraviesa la nueva urbanización, se ha instalado una gran puerta de barras de hierro cerrada a cal y canto y coronada, no con meras rejas puntiagudas, sino con alambre de espino. ¿Desemboca este protegido paseo en una megalópolis vieja y depravada? En absoluto. En su vecindad hay un parque público y, algo más allá, viviendas para gente con otros ingresos.

En *una ciudad reconstruida* hacen falta montones de vallas para conseguir una vecindad armónica. Las *junturas* entre dos poblaciones etiquetadas con precios distintos, de nuevo en el rehabilitado Lower East Side, entre la cooperativa de renta media Corlears Hook y las Vladeck Houses, de alquiler bajo, son especialmente elaboradas. Colears Hook defiende su Territorio contra los eventuales ataques de sus vecinos con un vasto aparcamiento que abarca todo el ancho de la juntura de la supermanzana, junto a un alto seto y una alambrada de dos metros de alto y luego una tierra de nadie completamente cercada de unos noventa metros de ancho, llena principalmente de papeles sucios revoloteando y concienzudamente inaccesible a cualquier otro objeto. Ahí comienza el Territorio Vladeck.

De manera similar, en la parte alta de West Side, un empleado del Park West Village («Un mundo para usted en el corazón de Nueva York»), ante quien me presenté como una posible futura inquilina, me dijo para tranquilizarme: «Señora, tan pronto quede terminado el supermercado, todos los terrenos quedarán vallados».

«¿Con alambradas?».

«Exacto, señora. Y con el tiempo —señaló con la mano la ciudad que rodeaba sus dominios— todo eso desaparecerá. Esa gente se marchará. Somos los pioneros aquí».

Supongo que debe ser como la vida de los pioneros en una aldea rodeada por una empalizada, salvo que los pioneros trabajaban para aumentar la seguridad y prosperidad de su civilización, no para disminuirla.

Algunos miembros de las bandas de los nuevos Territorios encuentran esta vida un tanto dura. Esto es lo que pensaba un lector del *New York Post*, según deducimos de la carta que escribió al director de dicho periódico en 1959: «Hace unos días, y por primera vez, mi orgullo de vecino de Stuyvesant Town y de la ciudad de Nueva York se trocó en indignación y vergüenza. Pude ver a dos muchachos de unos doce años sentados en un banco de Stuyvesant Town. Estaban enfrascados en una conversación muy animada, con buenas maneras y tranquilos; hablaban en portorriqueño. De repente, vi como se aproximaban dos guardias, uno por el norte y otro por el sur. Uno de ellos llamó la atención del otro señalándole los dos chicos. El otro guardia se acercó hasta donde estaban los portorriqueños y después de un cambio de palabras, expresadas tranquilamente por ambas partes, los muchachos se levantaron y se fueron, aparentando indiferencia. […] ¿Cómo vamos a pedir a la gente que tenga dignidad y se respete a sí misma si nosotros le arrancamos estas virtudes aun antes de que alcancen la edad adulta? Realmente, debemos ser muy pobres los de Stuyvesant y también los de Nueva York cuando no podemos compartir un banco con dos muchachos».

El editor de la Sección titulaba la carta de esta manera: «Quédese en su Territorio».

En conjunto, sin embargo, parece que la gente se ha acostumbrado rápidamente a vivir en un Territorio con vallas materiales o inmateriales; hay muchos que empiezan a preguntarse cómo habían podido sobrevivir anteriormente sin ellas. El *New Yorker* describió este fenómeno, antes incluso de que aparecieran los Territorios en la ciudad, refiriéndose, no a una gran ciudad vallada sino a una ciudad de provincias vallada. Según parece, cuando Oak Ridge, Tennessee, fue desmilitarizada al término de la Guerra, la perspectiva de que desapareciera la empalizada junto con la militarización provocó protestas apasionadas y aterradas de muchos residentes, así como agitados plenos municipales. Todos los habitantes de Oak Ridge procedían de ciudades o capitales sin empalizadas, pero aquella vida cercada se había convertido para ellos en una cosa normal y ahora temían por su seguridad.

De igual manera, un sobrino mío de diez años de edad, David, que ha nacido y crecido en Stuyvesant Town («Una ciudad dentro de una Ciudad»), se maravilla de

que cualquiera pueda caminar por nuestra calle. «¿Nadie controla quién paga o no alquiler en esta calle?», pregunta. «¿Quién los echa si no son de aquí?».

La técnica de dividir la ciudad en Territorios no es una solución de Nueva York. Es la solución de la Ciudad Americana Reconstruida. En la Conferencia sobre Diseño de Harvard de 1959, uno de los temas sopesados por los arquitectos urbanistas resultó ser el enigma del Territorio, aunque ellos no emplearon esta expresión. Los ejemplos sacados a colación resultaron ser la urbanización de renta media de Lake Meadows, de Chicago, y la de renta alta de Lafayette Park, en Detroit. ¿Mantenemos el resto de la ciudad al margen de los limites ciegos de semejantes fortalezas? Qué difícil y qué desagradable. ¿Invitamos a toda la ciudad a ingresar en ella? Qué difícil y qué imposible.

Al igual que los trabajadores sociales del Tribunal de Menores, los promotores y vecinos de la Ciudad Radiante, de la Ciudad Jardín Radiante y de la Ciudad Jardín Radiante y Bella se enfrentan con auténticas dificultades y han de superarlas con los medios empíricos de que disponen. Tienen pocas opciones. Siempre que se alza una ciudad reconstruida el concepto bárbaro del Territorio se sigue lógicamente, porque la ciudad reconstruida ha hecho trizas una función básica de las calles de una ciudad y, al hacerlo, ha liquidado necesariamente la libertad de la ciudad.

Bajo el aparente desorden de la vieja ciudad, cuando la ciudad vieja funciona bien, circula un orden maravilloso que conserva la seguridad en las calles y la libertad de la ciudad. Es un orden complejo. Su elemento básico es la forma en que sus moradores utilizan las aceras, es decir, constantemente, multitudinariamente, única manera de que siempre haya muchos pares de ojos presentes, aunque no siempre sean necesariamente los mismos. Este orden se compone de movimiento y cambio; y aunque estamos hablando de vida, y no de arte, podemos quizá, un poco caprichosamente, hablar del arte de formar una ciudad y compararlo con la danza. No una danza precisa y uniforme en la que todo el mundo levanta la pierna al mismo tiempo, gira al unísono y hace la reverencia en masa, sino un intrincado *ballet* donde cada uno de los bailarines y los conjuntos tienen papeles diversos que milagrosamente se refuerzan mutuamente y componen un conjunto ordenado. El *ballet* de las aceras de una buena ciudad nunca es el mismo en sitios distintos y, en el mismo sitio, se improvisa muchísimo en cada representación.

El tramo de Hudson Street donde yo vivo es diariamente escenario del intrincado *ballet* de las aceras. Yo hago mi entrada en el mismo un poco después de las ocho, cuando saco el cubo de la basura. Es una actividad prosaica, disfruto de mi papel secundario, mientras bandadas de estudiantes del instituto caminando por el centro del escenario tiran los envoltorios de los dulces al suelo (¿cómo pueden comer tantos dulces a estas horas de la mañana?).

Mientras barro los envoltorios, observo los otros rituales de la mañana; el Sr. Halpert desatando un carrito de mano para la ropa del enganche de la puerta del

sótano; el yerno de Joe Cornacchia apilando las canastas vacías de la mantequería; el barbero sacando a la acera su silla plegable, el Sr. Goldstein colocando los rollos de alambre que anuncian que su ferretería está abierta; la esposa del encargado del inmueble dejando a su pequeño de tres años con una mandolina de juguete en el portal, un lugar privilegiado para aprender el inglés que su madre no sabe hablar. Ahora los niños de la escuela primaria, camino unos de la calle St. Luke, hacia el sur, los niños de St. Veronica, hacia el oeste, otros de paso a la Escuela Pública 41, al este. Por los laterales aparecen nuevos personajes: mujeres bien vestidas, algunas hasta elegantes, y hombres con carteras de mano que salen de sus portales o de las bocacalles. Casi todos ellos van a coger el autobús o el metro, pero algunos se paran en las esquinas y paran taxis que han aparecido como por milagro en el momento adecuado, pues los taxis forman parte de un ritual más vasto: traen al distrito comercial y financiero del centro de la ciudad vecinos de las afueras y a estas horas llevan vecinos del centro hacia las afueras. Simultáneamente, numerosas mujeres vestidas de diario acaban de salir y al cruzarse hacen una pequeña pausa para charlar un momento, a grandes y alegres voces o con mutua indignación, nunca en tonos medios. Yo también corro para ir al trabajo e intercambio el ritual de despedida con el Sr. Lofaro, el bajito y rechoncho frutero de delantal blanco, plantado a la puerta de su tienda un poco más arriba, con los brazos cruzados y un aspecto sólido como una roca. Intercambiamos una inclinación de cabeza; los dos miramos calle arriba y calle abajo, nos volvemos a mirar y sonreímos. Hemos venido haciendo lo mismo muchas mañanas durante más de diez años y ambos sabemos lo que significa: todo va bien.

Rara vez veo la parte del *ballet* de mediodía, porque muchos de sus actores, como yo, trabajamos en otros lugares representando papeles de desconocidos en otras aceras. Pero, con el tiempo, he aprendido del mismo lo suficiente como para saber que a esas horas la danza se hace cada vez más compleja. Los estibadores que no trabajan ese día se reúnen en el White Horse, en el Ideal o en el International, beben cerveza y charlan. Los ejecutivos y cargos de las industrias instaladas en la parte oeste almuerzan en el restaurante Dorgene y la cafetería Lions Head; los trabajadores del mercado de carne y los ingenieros de comunicaciones llenan por completo el comedor de la panadería. Y siguen apareciendo otros personajes del *ballet*, un extravagante anciano con cordones de zapato sobre los hombros, motoristas barbudos y sus novias que brincan en el asiento de atrás, con sus largas cabelleras rodeándoles la cara, borrachos que siguen religiosamente los consejos de la Liga del Sombrero, y van siempre cubiertos, aunque no con los sombreros que la Liga aprobaría. El Sr. Lacey, el cerrajero, echa el cierre de su tienda por un rato y se va a cambiar impresiones sobre el tiempo con el Sr. Slube, en el estanco. El Sr. Koochagian, el sastre, riega a esas horas la exuberante jungla de plantas de su ventana, les echa una ojeada crítica desde la calle, acepta los cumplidos de los transeúntes a propósito de las mismas, acaricia con aprobación profesional las hojas del árbol que hay frente a nuestra casa y cruza la calle en dirección al Ideal, donde toma un bocado mientras

vigila la llegada de posibles clientes y, en caso afirmativo, les indica con gestos que ya va. Salen los cochecitos de los niños y una bandada de críos, desde bebés con sus muñecos hasta adolescentes con sus deberes se concentran en los portales.

Cuando vuelvo a casa después de trabajar, el ballet va *in crescendo*. Es la hora de los patinadores, los zancos y los triciclos, de los juegos en los parterres frente a la entrada de las casas, peonzas, *cowboys* de plástico, etc. Es la hora de los paquetes y los envoltorios que van y vienen de la droguería a la frutería, pasando por la carnicería; es la hora en la que los adolescentes, vestidos de punta en blanco, preguntan si el cuello está bien puesto o qué tal queda la chaqueta o el jersey; es la hora en la que salen chicas guapas de coches deportivos; es la hora en que pasan los bomberos; a esta hora sale todo el mundo que uno conoce en Hudson Street.

Cuando oscurece y el Sr. Halpert ata de nuevo su carrito a la argolla de la puerta, el *ballet* prosigue bajo la luz de las farolas, arremolinándose o dispersándose, se concentra bajo los focos del quiosco de *pizza* de Joe, los bares, la mantequería, el restaurante y el *drugstore*. Los trabajadores de turnos de noche se detienen un momento en la mantequería para comprar salami y una botella de leche. Las cosas se calman a la noche pero la calle y su baile aún no han terminado.

Conozco mejor el *ballet* de la noche cerrada y sus movimientos gracias a despertarme mucho después de media noche para atender a alguno de mis hijos. Sentada en la oscuridad contemplo las sombras y escucho los ruidos de la acera. La mayoría de las veces los sonidos son un murmullo o retazos de conversación; sobre las tres de la mañana alguien canta a veces, y muy bien por cierto. Algunas veces se oyen palabras brutales, rabiosas o tristes lamentaciones, llantos o a alguien buscando las cuentas de un collar roto. Una noche un joven se puso a gritar desaforadamente, insultando gravemente a dos muchachas que al parecer había recogido y que le rechazaban. Se abrieron varias puertas, se formó a su alrededor un semicírculo atento, no demasiado cerrado, hasta que vino la policía. Muchas cabezas asomaron a las ventanas de Hudson Street, confiándose opiniones: «Borracho… Volado… Algún cabeza loca de los barrios residenciales de las afueras»[2].

Casi no sé decir cuánta gente anda por la calle a altas horas de la madrugada, a menos que algo concreto los congregue, como por ejemplo la gaita. No tengo la menor idea de quién era el gaitero ni por qué escogió nuestra calle. Lo cierto es que una noche de febrero se empezó a oír una gaita, y, como si fuera una señal, los diversos seres que poblaban la calle comenzaron a moverse hacia donde sonaba la música. Imperceptiblemente, apaciblemente, casi mágicamente, se congregó allí una pequeña multitud, una multitud que se desplegó en círculo que albergaba un *fling* de las Highlands. El grupo era perfectamente visible en la penumbra de la acera, los bailarines también, pero al gaitero casi ni se le veía pues toda su apostura estaba en su música. Era un hombrecillo con un abrigo oscuro muy modesto. Cuando acabó de tocar y desapareció, los bailarines y espectadores aplaudieron; también hubo aplausos

en los palcos, en seis de los cientos de ventanas de Hudson Street. Luego, las ventanas se cerraron y el pequeño grupo de la calle volvió a los movimientos azarosos de la noche callejera.

Los desconocidos de Hudson Street, aliados cuyos ojos nos ayudan a los nativos a mantener la paz en la calle, son tantos que parece como si nunca fueran los mismos. Pero esto no importa. Tampoco sé positivamente si son siempre personas diferentes. Probablemente lo sean. Cuando Jimmy Rogan atravesó un escaparate (intentaba separar a unos amigos que estaban riñendo) y casi pierde un brazo, un desconocido con una vieja camiseta salió del bar Ideal y le aplicó rápidamente un torniquete que, según los médicos del hospital, le salvó la vida. Nadie había visto a aquel hombre antes, ni nadie lo volvió a ver después. ¿Cómo se avisó al hospital? Una mujer sentada en las escaleras próximas al accidente echó a correr hacia la parada del autobús y, sin decir una palabra arrebató una moneda de diez centavos a un señor que esperaba el autobús con sus quince centavos preparados, echó a correr hacia la cabina telefónica del Ideal; el señor salió tras ella para ofrecerle también la moneda de cinco centavos. Nadie lo conocía de antes; tampoco se le ha visto después por allí. Cuando alguien ve un desconocido más de tres veces empieza a saludarle con la cabeza. Es casi un conocido, un conocido público por supuesto.

He hecho qué el *ballet* diario de Hudson Street parezca más frenético de lo que es porque escribirlo lo magnifica. En la vida real no es así. En la vida real, por supuesto, siempre está ocurriendo algo, el *ballet* no se detiene, pero el efecto general es pacífico y la tónica general incluso relajada. La gente que conozca bien este tipo de calles animadas de la ciudad sabrá lo que es. Me temo que la gente que no lo sepa se hará siempre una idea equivocada, como los viejos grabados de los rinocerontes que se hacían a partir de las descripciones de los viajeros de los rinocerontes.

En Hudson Street, al igual que en el North End de Boston o en cualquier otra animada vecindad de una gran capital, ninguno de los vecinos somos más competentes por nacimiento para conservar la seguridad en nuestras aceras que todas esas personas que intentan sobrevivir en medio de las hostiles treguas interterritoriales de las ciudades ciegas. Somos los afortunados poseedores de un orden urbano que nos hace relativamente fácil mantener la paz porque hay muchos ojos en la calle. Pero el orden como tal no es simple, ni lo son la enorme cantidad de sus componentes. La mayoría de esos componentes se especializan en uno u otro cometido. Se unen en un efecto conjunto sobre la acera, que no está en lo más mínimo especializada. En esto reside su fuerza.

03
Usos de las aceras: contacto

Los reformadores llevan tiempo observando a las gentes de una ciudad deambular por esquinas concurridas, pasar el rato en pastelerías y bares, beber refrescos en las barras de estos y han emitido un juicio, cuyo argumento es: «¡Esto es deplorable! ¡Si estas personas tuvieran hogares decentes y un espacio privado junto a su casa, no estarían en la calle!».

Este juicio supone que no se ha entendido absolutamente nada de lo que es una ciudad. Es como ir a un banquete conmemorativo en un hotel y concluir que: «Si todas estas personas tuviesen esposas que supieran cocinar, darían la fiesta en su casa».

Lo importante del banquete conmemorativo y de la vida social de las aceras de una aglomeración urbana es justamente que son públicos. Reúnen a gente que no se relaciona de una forma íntima y privada y que, en la mayoría de los casos, no pretende llegar a hacerlo.

Nadie tiene su casa abierta en una gran ciudad. Nadie quiere hacerlo. Sin embargo, si todos los contactos interesantes, útiles y significantes entre las personas se reducen a amistades adecuadas para la vida privada, las ciudades acabarían totalmente embrutecidas. Las ciudades están llenas de gentes con las que, desde el punto de vista de ustedes, del mío o del de cualquiera, es útil y divertido establecer un determinado grado de contacto, pero con las que no se quiere estar a partir un piñón. Y ellas tampoco quieren partirlo contigo.

Al hablar de la seguridad en las aceras de una ciudad, dije lo necesario que era que, en la mente de cada par de ojos presentes hubiera una convicción casi inconsciente que la calle en general le apoyaría cuando se presenta una ocasión para ello: es decir, cuando un ciudadano ha de escoger, por ejemplo, si asume u obvia su responsabilidad a la hora de combatir la barbarie y proteger a los extraños.

Esta convicción tiene un nombre: *confianza*. La confianza en una calle se hace con el tiempo a partir de muchos y muy ligeros contactos públicos en sus aceras. Sale de las personas que se paran en un bar para beber una cerveza, a las que el tendero aconseja y que aconsejan al quiosquero de la esquina, confrontan opiniones con los otros clientes de la panadería y saludan a los dos chavales que beben limonada en el portal y miran a las niñas esperando la hora de cenar, sermonean a los niños, reciben una oferta de empleo del ferretero y toman prestado un dólar del camarero, admiran al bebé recién nacido y lamentan lo viejo que está el abrigo de otro. Las costumbres varían: en algunas vecindades la gente compara los perros; en otras los caseros.

La mayoría de esto es ostensiblemente trivial, pero su suma no lo es en absoluto. La suma de todos estos contactos casuales y públicos en un nivel local, la mayoría de

ellos fortuitos, la mayoría propiciados por recados que la gente hace para sí misma, no por encargo, es un sentimiento de identidad pública de la gente, una red de respeto público y de confianza, y un recurso en los momentos de necesidad personal o vecinal. La ausencia de esta confianza es un desastre para las calles de una ciudad. Su cultivo no puede *institucionalizarse*. Y, por encima de todo, *no implica ningún compromiso privado*.

He podido apreciar la gran diferencia entre que haya o no haya esta confianza pública y casual en los dos lados de una misma ancha calle situada en el East Harlem, habitada por vecinos más o menos de la misma raza y del mismo nivel de ingresos. En el lado de la calle contigua al sector viejo de la ciudad, totalmente lleno de establecimientos públicos y con su acera siempre concurrida en esa forma tan deplorada por los utopistas preocupados por el ocio ajeno, los niños estaban perfectamente controlados. Al otro lado de la calle, la parte urbanizada, los niños, que tenían una boca de riego junto a su área de juegos, se comportaban vandálicamente, inundando las casas a través de sus ventanas abiertas, regando a los adultos que transitaban inadvertidamente por aquella parte de la calle, y también a los coches que pasaban. Nadie se atrevía a detenerlos. Eran niños anónimos, de identidad desconocida. ¿Y si los regañabas o los detenías? ¿Quién te respaldaría en ese Territorio ciego? ¿Y si, en lugar de ello, se vengaban? Mejor no meterse. Las calles impersonales hacen gente anónima; no se trata aquí de cualidades estéticas ni de efectos emocionales místicos a escala arquitectónica. Se trata las funciones reales y tangibles que tienen esas aceras, y, por consiguiente, de la manera como la gente las utiliza en la vida cotidiana.

La vida pública y casual de una acera está en estrecha relación con otros tipos de vida pública, de los que mencionaré uno, sólo a título ilustrativo, aunque su variedad es infinita.

Los urbanistas —y también algunos trabajadores sociales— suponen que las asociaciones urbanas de carácter formal surgen directamente del anuncio de unas reuniones, de la presencia de lugares de reunión y de la existencia de problemas de obvio interés público. Es posible que sea así en las áreas residenciales y en las ciudades de provincia. Pero no lo es, desde luego, en las grandes ciudades.

Para que en las capitales surjan formas de organización pública es necesario que por debajo de ellas se desarrolle una intensa vida pública informal que medie entre ellas y la privacidad de la gente de la ciudad. Podemos hacernos una idea de lo que sucede en la realidad si contrastamos, de nuevo, un área urbana con aceras animadas y concurridas y un área urbana que carezca de éstas, según el informe de un investigador social que estudiaba los problemas de las escuelas públicas en un sector de la ciudad de Nueva York:

Preguntamos al Sr. W. —director de una escuela elemental— por los efectos que ha tenido sobre la escuela la construcción de las J. Houses y la desaparición de la vieja comunidad que rodeaba la escuela. Dijo que los efectos habían sido muchos y la

mayoría de ellos negativos. Mencionó que la nueva urbanización había destruido completamente numerosas instituciones de socialización. La atmósfera que ahora se respira en estas nuevas viviendas es diferente de la alegría que animaba las calles de la vecindad antes que se construyeran estos bloques. Añadió que, en general, había menos gente en la calle porque había menos lugares para reunirse. Antes de que se construyeran los nuevos bloques de viviendas la Asociación de Padres era una organización muy sólida, pero que ahora tenía pocos miembros activos.

El Sr. W. se equivocaba sólo en una cosa. No había menos lugares de reunión que antes (o, en cualquier caso, menos espacio), si contamos los lugares deliberadamente planificados para la socialización constructiva. Por supuesto en la urbanización ya no había bares, tiendas de caramelos, bodegas ni restaurantes. Pero el conjunto en cuestión contaba con un modélico complemento de salas de reuniones, espacios de artesanía y juegos, bancos al aire libre, alamedas, etc., capaz de regocijar incluso el corazón de los partidarios de la Ciudad Jardín.

¿Por qué estos lugares están muertos e inutilizados si no se invierten ingentes esfuerzos y sumas para atraer a los usuarios y después para mantener el control sobre estos usuarios? ¿Qué servicios prestan las aceras y sus establecimientos y no los lugares de reunión planeados? ¿Y por qué? ¿Cómo asegura una acera pública e informal una vida pública mucho más formal e organizada?

Para comprender estos problemas —es decir, para comprender las diferencias existentes entre beberse una limonada junto al portal de casa o en un salón de juegos, por qué es distinto recibir un consejo del tendero o del camarero que recibirlo del vecino de descansillo o de una señora funcionaría que puede estar conchabada con el casero—, hay que hablar del asunto de la intimidad urbana.

La intimidad es algo muy preciado en una capital. Es indispensable. Es posible que sea apreciada e indispensable en todas partes, pero en muchos lugares no puede conseguirse. En los asentamientos pequeños todo el mundo conoce tus asuntos. En la ciudad no todos, sólo aquellos a los que elijas contárselos sabrán tanto sobre ti. Éste es uno de los atributos de las ciudades grandes que más valora la mayoría de sus moradores, ricos o humildes, blancos o de color, viejos vecinos o recién llegados; es un regalo de la vida en una gran ciudad muy querido y muy celosamente conservado.

La literatura urbanística y arquitectónica trata el problema de la intimidad en términos de ventanas, panorámicas, trayectorias visuales. La idea es que si nadie puede cotillear el interior de la vivienda se mantiene la privacidad. Esto es una simpleza. Lograr intimidad ante una ventana es lo más fácil del mundo. No hay más que echar los visillos o cerrar las persianas. Sin embargo, la privacidad de limitar el conocimiento de tus asuntos privados a sólo los escogidos para ello y la privacidad de tener un control razonable sobre quién y cuándo ocupa tu tiempo son artículos realmente escasos en este mundo y la orientación y disposición de las ventanas no tiene absolutamente nada que ver con ello.

En *Up from Puerto Rico*, la antropóloga Elena Padilla, al describir la vida portorriqueña en un barrio pobre y miserable de Nueva York, nos relata cuánto saben unos de otros —quién es de confianza y quién no, quién desafía la ley, quién la respeta, quiénes son competentes y están bien informados, quiénes son ignorantes e incapaces— y cómo estas cosas se saben por las aceras y sus comercios. Son asuntos de carácter público. Pero nos dice igualmente el cuidado con el que se seleccionan las personas invitadas a tomar un café en la cocina, cuán fuertes son los lazos con ellos, el muy limitado número de confidentes auténticos de una persona, los que comparten la vida y los asuntos privados de esa persona. Nos dice que no es digno que alguien sepa todos tus asuntos. Si es digno cotillear de otros más allá de la cara que estos presentan en público. En este sentido, las gentes que nos describe son esencialmente iguales a las que viven en mi calle, procedentes de muchos países y perfectamente americanizadas; son también esencialmente iguales a esas personas que viven en apartamentos de alquiler muy alto o en las mejores casas de la ciudad.

Una vecindad en armonía logra un milagroso equilibrio entre la decisión de sus moradores de conservar su intimidad y su simultáneo deseo de establecer diversos grados de contacto, esparcimiento y ayuda con los vecinos. Este equilibrio se compone principalmente de infinidad de pequeños detalles administrados con sensibilidad, practicados y aceptados tan espontáneamente que habitualmente se pasan por alto.

Quizá se explique mucho mejor este sutil e indispensable equilibrio ilustrándolo con la costumbre, extendidísima en Nueva York, de dejar las llaves del piso en una tienda cuando vienen amigos de visita. En nuestra familia, por ejemplo, cuando un amigo precisa utilizar la casa mientras nosotros estamos de fin de semana, o en caso de que pasemos fuera todo el día, o no queremos que nos espere, decimos a este amigo que puede recoger la llave en la mantequería de enfrente. El dueño de la tienda, Joe Cornacchia, tiene muchas veces una docena o más de llaves, al mismo tiempo. Tiene un cajón especial para ellas.

¿Por qué hemos escogido todos nosotros a Joe como el custodio lógico de nuestras llaves? Porque tenemos confianza en él, en primer lugar, en tanto custodio responsable, pero también porque sabemos que combina su buena voluntad con una actitud de no hacerse personalmente responsable de nuestros asuntos privados. Joe considera que no le incumbe en absoluto la cuestión de a qué personas dejamos entrar en casa y por qué.

A la vuelta de la esquina la gente deja las llaves en la frutería hispana. Frente a la manzana de Joe, la gente las deja en la tienda de caramelos. Los vecinos de un poco más abajo han escogido al dueño de la cafetería y, a la vuelta de esa manzana, una barbería. Doblando la esquina de dos modernas colonias de chalecitos en el Upper East Side, la gente deja sus llaves en una carnicería y una librería; en otra esquina, en la lavandería. En el decadente East Harlem, las llaves se dejan al menos en una floristería, en panaderías, restaurantes e ultramarinos italianos e hispanos.

Lo importante no es la clase de servicio que los establecimientos y tiendas prestan, sino el carácter de su propietario.

Es imposible formalizar estos servicios. Identificaciones, preguntas, seguros contra deslices… Institucionalizarlos transgrediría el límite esencial entre el servicio público y la intimidad. Nadie en sus cabales dejaría su llave en un sitio semejante. El servicio ha de prestarse como un favor, y quien lo presta ha de ser una persona con una sólida comprensión de la diferencia existente entre las llaves de una familia y la vida privada de esa misma familia; o no prestarse en absoluto.

O consideremos la línea trazada por el Sr. Jaffe en la confitería cercana a nuestra esquina; una línea tan perfectamente comprendida por sus clientes y otros tenderos que pueden pasarse toda la vida delante de ella sin verla ni ser conscientes de ella. Una mañana de un día cualquiera del pasado invierno, el Sr. Jaffe —cuyo nombre comercial es Bernie— y su esposa —cuyo nombre comercial es Ann— observaron atentamente a unos cuantos niños pequeños cruzar la esquina en dirección a la Escuela Pública 41, cosa que Bernie hace siempre porque sabe que es necesario; dejaron un paraguas a una cliente y prestaron un dólar a otra; se hicieron cargo de dos llaves; guardaron unos paquetes de unos vecinos que estaban de viaje; sermonearon a dos mozalbetes que pedían cigarrillos; dieron direcciones de calles; se encargaron de llevar al relojero de la esquina, cuando abriese, un reloj averiado; informaron sobre el importe de los alquileres a alguien que buscaba piso; escucharon pacientemente una historia de dificultades domésticas y tranquilizaron a la persona afectada; advirtieron a unos alborotadores de que no les atenderían si no se comportaban correctamente, definieron (y lograron) ese correcto comportamiento; proporcionaron media docena de veces, casualmente, su tienda como foro de conversaciones entre dientes que se dejaban caer por allí; apartaron varios periódicos y revistas para sus clientes habituales; advirtieron a una señora que venía a comprar un regalo de cumpleaños que no comprara la maqueta de un barco porque otro niño que iba a asistir a la misma fiesta lo iba a regalar; consiguieron un ejemplar del periódico del día anterior del sobrante no vendido en el quiosco de la esquina (esto era para mí).

Tras sopesar esta multiplicidad de servicios extracomerciales, pregunté a Bernie: «¿Alguna vez presenta sus clientes unos a otros?».

Pareció sorprendido y hasta escandalizado ante la eventualidad. «No», —dijo pensativamente—, «eso no sería nada aconsejable. A veces si vienen dos dientes interesados en las mismas cosas saco a colación el tema y dejo que sean dios los que sigan con ello si quieren. Pero, presentarlos, no, ni hablar».

Cuando referí esto a una amiga que vive en un barrio residencial, dedujo inmediatamente que el Sr. Jaffe era consciente de que hacer esas presentaciones sería como salirse de su clase social. En absoluto. Los tenderos de nuestra vecindad, como los Jaffes, gozan de un excelente estatus social, como hombres de negocios. En ingresos están a la par que la mayoría de sus clientes; y, si hablamos de independencia, son superiores. Todo el mundo busca su consejo y los respeta, porque

son hombres y mujeres de sentido común y mucha experiencia. Son muy conocidos como individuos, no desconocidos como símbolos de una clase. No, se trata de esa línea bien delimitada, equilibrada y alimentada por todos casi inconscientemente, la línea entre el mundo urbano público y el mundo de la intimidad.

Es posible mantener esta línea ágilmente gracias a la gran cantidad de oportunidades para un contacto público en los establecimientos de las aceras o en las aceras mismas, cuando la gente va de un sitio a otro o cuando pasea deliberadamente si le apetece; y también por la presencia de muchos anfitriones públicos, si se me permite la expresión, propietarios de lugares de reunión, como el de Bernie, donde cualquiera es libre de entrar o salir, sin compromiso.

En este sistema es posible llegar a conocer a todas las personas de una vecindad sin relaciones indeseadas sin aburrimiento, sin necesidad de excusas, explicaciones, miedo a ofender, situaciones embarazosas, compromisos y toda esa plétora de obligaciones que suelen acompañar unas relaciones menos limitadas. Cabe la posibilidad de estar en buenas relaciones de acera con personas muy diferentes, e incluso, con el tiempo, en relaciones familiares-públicas con ellas. Este tipo de relaciones puede durar muchos años, décadas inclusive; nunca hubieran prosperado, ni siquiera hubieran surgido, sin esa línea. Podemos decir que se forman precisamente porque están como *de paso* en los itinerarios de la gente.

Cercanía es una expresión adecuadamente nauseabunda para un viejo ideal de la teoría urbanística. Este ideal es que si las personas comparten algo deben compartir muchas cosas. Aparentemente, una fuente de recursos espirituales en las nuevas zonas residenciales periféricas, la «cercanía» resulta destructiva en las ciudades. La obligación de compartir demasiadas cosas distancia a la gente.

Cuando un área de una ciudad carece de vida de acera, los vecinos tienen que ampliar sus vidas privadas si quieren tener algo que se parezca a un contacto equivalente con sus vecinos. Han de instaurar una u otra forma de *cercanía*, en la que se comparte mucho más que en la vida de las aceras, o resignarse a la falta de contacto. Una u otra consecuencia es inevitable; y ambas tienen resultados molestos.

En el primer caso, cuando se comparte demasiado, la gente se vuelve excesivamente quisquillosa acerca de sus vecinos. Tienen que serlo. Una amiga mía, Penny Kostritsky, se ha metido, sin saberlo ni quererlo, en este lío en su calle de Baltimore. Todas los edificios son residenciales, está incrustada en un área únicamente residencial y, experimentalmente, la han dotado de una encantadora acera-parque. La acera ha sido ensanchada y pavimentada con gusto, con lo cual se ha conseguido reducir el tráfico rodado por la calzada, se han plantado árboles y flores y van a colocar una escultura. Todas estas ideas son espléndidas.

Sin embargo, no hay tiendas. Las madres que viven en las inmediaciones y llevan sus pequeños a ese lugar y que van a conectar con otras personas, por fuerza tienen que entrar en las casas de los conocidos que viven en esta calle para recobrarse un

poco del frío en invierno, llamar por teléfono o llevar sus niños al cuarto de baño en los casos de emergencia. Sus huéspedes les ofrecen café, pues no hay otro sitio donde tomarlo; y, como era de esperar, ha acabado desarrollándose una considerable vida social de esta clase alrededor del parque. Se comparten muchas cosas.

La señora Kostritsky, que vive en una de estas casas y tiene dos niños, ha quedado atrapada en lo más espeso de esta estrecha y accidental vida social. «He perdido las ventajas de la vida en la capital» —dice—, «sin conseguir las ventajas de la vida en el ensanche residencial». Aun más molesto, cuando madres con distintos ingresos, o color, o sustrato educativo llevan a sus niños al parque, ellas y sus niños son cruel y claramente marginados. Encajan mal en el compartir residencial de la vida privada que se ha desarrollado a falta de la vida de acera normal. Intencionadamente, el parque carece de bancos; los de la *cercanía* los han prohibido porque podrían interpretarse como una invitación para la gente que no encaja.

«¡Ah, si tuviéramos aunque sólo fueran dos tiendas!», se lamenta la señora Kostritsky. «Si hubiera por lo menos una tienda de comestibles, o una cafetería. En este caso, las llamadas telefónicas, el calentarse un poco en invierno y los encuentros podrían hacerse de manera natural, en público, y entonces la gente se comportaría con más discreción y decencia unos con otros, porque todo el mundo tendría derecho a estar aquí».

Muchas de las cosas que suceden en esta acera-parque sin vida ciudadana y pública suceden a veces en colonias y urbanizaciones de clases medias, como por ejemplo en Chatham Village, Pittsburgh, un célebre modelo de urbanización del tipo Ciudad Jardín.

En Chatham Village las casas están agrupadas en colonias que comparten espacios verdes y patios de recreo interiores; la urbanización en conjunto está equipada con muchos otros servicios destinados a compartir estrechamente, como clubes de vecinos en los que se celebran fiestas, reuniones, bailes, etc.; actividades para señoras, como partidas de *bridge* y sesiones de costura, bailes y fiestas para los niños. No hay vida publica en ningún sentido urbano. Hay diversos grados de *vida privada ampliada*.

El éxito de Chatham Village como vecindad *modelo* donde se comparten demasiadas cosas ha requerido principalmente que los vecinos fuesen muy semejantes unos y otros en sus niveles de vida, intereses y educación. Por lo general, pertenecen a la clase media profesional[1]. También ha sido preciso que los residentes tomaran la iniciativa de distanciarse de la gente de los barrios de los alrededores, que son, por lo general, clase media también, pero clase media baja; demasiada diferencia para el grado de *cercanía* que tolera la estructura vecinal de Chatham Village.

La inevitable insularidad (y homogeneidad) de Chatham Village tiene consecuencias prácticas. A título ilustrativo, el instituto de la zona tiene sus problemas, como todo colegio. Chatham Village es lo suficientemente grande y rico como para dominar el colegio de primaria al que van sus hijos. Pero para relacionarse

con el instituto, los moradores de Chatham Village tienen que cooperar con vecindades muy diferentes. Pero no existen estructuras de relación pública, no se ha establecido una confianza pública, mutua y espontánea, no hay intercambios con la gente necesaria, no hay la menor práctica o experiencia en las técnicas más comunes de vida ciudadana pública, ni siquiera en sus niveles más básicos. Sintiéndose desamparados, como efectivamente están, algunas familias de Chatham Village se mudan cuando sus hijos llegan a la edad del instituto; otras se ven precisadas a mandarlos a centros de enseñanza privados. Irónicamente, la urbanística ortodoxa anima a hacer barrios-islas, como Chatham Village, con el argumento específico de que las ciudades necesitan los talentos y la estabilizadora influencia de las clases medias. Parece como si esas cualidades hubieran de filtrarse por osmosis.

La gente que no se siente a gusto en estas colonias se marcha; con el tiempo los gestores sabrán con precisión quién de los aspirantes a vivir allí encajará. Junto con similitudes básicas de estándares, valores y educación, el acuerdo parece exigir una enorme cantidad de tacto y previsión.

Las urbanizaciones residenciales que, para el contacto entre vecinos, dependen de este tipo de intercambio personal, y de que lo cultiven, pueden funcionar socialmente bien, aunque siempre dentro de unos marcos estrechos, para *habitantes autoseleccionados de clase media alta*. Resuelve problemas fáciles para un tipo fácil de población. Hasta donde he podido descubrir, fracasa, sin embargo, incluso en sus propios términos, *con cualquier otro tipo de población*.

En las capitales —donde las gentes se enfrentan con la alternativa de compartir muchas cosas o ninguna— lo corriente es que de ahí no resulte nada. En las áreas urbanas que carecen de una vida pública natural y casual es normal que los vecinos se aíslen unos de otros hasta extremos fantásticos. Si un simple contacto con los vecinos amenaza con enredarte en sus vidas privadas, o a ellos en la tuya, y si no puedes escoger con cuidado a tus vecinos, como puede hacerlo la gente de clase media alta, la solución lógica es evitar a toda costa la amistad o los ofrecimientos de ayuda de los otros. Lo mejor entonces es mantenerse a una distancia prudencial. En la práctica, el resultado es las tareas cotidianas públicas —como echar un ojo a los niños y adolescentes— para las que se requiere una pequeña iniciativa por parte de la gente, o aquéllas para las que hay que agruparse con objetivos comunes limitados, se quedan sin hacer. Los abismos que esto abre pueden llegar a ser increíbles.

Así, por ejemplo, en un barrio de la ciudad de Nueva York, proyectado —como todas las urbanizaciones residenciales ortodoxas— para compartir muchas cosas o ninguna, una extrovertida mujer se enorgullecía de haber conseguido relacionarse, mediante un esfuerzo deliberado, con las madres de todas y cada unas de las noventa familias de su inmueble. Las visitaba. Las acorralaba en la puerta de sus pisos o en el portal. Sacaba conversación si se sentaba con ellas en un banco.

Pero sucedió que un hijo suyo de ocho años se quedó atascado cierto día en el ascensor y allí se quedó durante más de dos horas sin recibir ayuda y esto a pesar de

que gritaba y golpeaba la puerta. Al día siguiente, la buena señora expresaba su horror a una de sus noventa conocidas. «¿Ah, pero era *su* hijo?» —dijo la otra mujer —. «No sabía de quién era el chico. Si hubiera sabido que se trataba del *suyo* le habría ayudado».

Esta mujer, que no se hubiera comportado de esta manera insana e insensible en su vieja calle pública —a la que volvía regularmente, por cierto, en busca de vida pública— temía la posibilidad de una relación que no pudiera ser mantenida en un marco estrictamente público.

Docenas de ilustraciones de esta resistencia se encuentran allí donde no queda otra alternativa que compartir mucho o no compartir nada. Una trabajadora social del East Harlem, Ellen Lurie, redactó un detallado y completo informe sobre la vida en esta urbanización de clase baja, que dice:

«Es […] muy importante reconocer que, por razones considerablemente complicadas, muchas personas adultas rechazan todo tipo de relación de amistad con sus vecinos, o bien, si sucumben a la necesidad de entablar algún tipo de relación, se limitan estrictamente a uno o dos amigos, pero no más. Repetidas veces, las esposas repiten la advertencia de sus maridos:

—No pienso hacerme demasiado amiga de nadie. Mi esposo no cree en esto.

—La gente es muy cotilla y te pueden ocasionar muchos quebraderos de cabeza.

—Es mejor que cada uno se ocupe de sus propios asuntos.

Una mujer vecina de estos inmuebles, la señora Abraham, sale siempre de casa por la puerta de atrás, pues no quiere encontrarse con los vecinos que puedan estar en la parte delantera en el portal principal. Otro vecino, el Sr. Colan…, no permite a su mujer hacer amistad con ninguno de los inquilinos del inmueble, porque no se fía de ninguno. Tienen cuatro niños de edades comprendidas entre los ocho y los catorce años, pero no les está permitido bajar solos por la escalera; sus padres tienen miedo de que alguien pueda hacerles daño[2]. Lo que ocurre es que muchas de las familias que viven aquí levantan deliberadamente toda clase de barreras para garantizar su autoprotección. Para proteger a sus niños de vecinos de los que desconfían, los encierran en casa. Para protegerse a sí mismos no hacen, o muy pocas, amistades. Algunos temen que sus posibles amigos se enfaden un día o les cojan envidia y se vayan después con algún cuento al administrador, y los metan en líos. Si el marido cobra una extra (de la que no informa) y su mujer compra unas cortinas nuevas, las visitas las verán y pueden decírselo al administrador, que, a su vez, investigará y les subirá el alquiler. La sospecha y el miedo a las complicaciones superan la necesidad de consejo o de ayuda vecinales. Para todas estas familias, el sentido de la intimidad ha sido ya ampliamente violado. Los secretos más profundos, los esqueletos en el armario, son conocidos no sólo por el administrador, sino a menudo por otros organismos públicos, como el Departamento de Beneficencia. Para conservar los últimos restos de su intimidad, prefieren evitar una relación estrecha con los demás.

Este mismo fenómeno se halla en un grado muy inferior en viviendas no urbanizadas de los barrios bajos, aunque allí también es necesario, aunque por otras razones, levantar estas formas de autoprotección. No obstante, es probablemente cierto que este retraimiento de la socialibilidad se da con muchísima más frecuencia en las viviendas planificadas. Incluso en Inglaterra se han publicado estudios sobre ciudades organizadas en los que se recoge también este sentimiento de sospecha de los vecinos y el consiguiente desdén. Es posible que este esquema sea simplemente un elaborado mecanismo grupal para proteger y preservar la dignidad interior frente a las muchas presiones del exterior que quieren conformarlos».

No obstante, en estos lugares puede encontrarse, junto con la nada, mucha *cercanía*. La señora Lurie nos informa sobre este tipo de relación:

Con frecuencia, dos mujeres de diferentes inmuebles se encuentran en la lavandería, se reconocen aunque es posible que nunca se hayan dirigido la palabra allí en la calle 99, de repente aquí son *amigas íntimas*. Si, por ejemplo, una de las dos tiene ya una o dos amigas en su propio inmueble, es probable que atraiga a la otra a ese círculo y empiece a hacer amistades, no con mujeres de su planta, sino más bien de la planta del piso de sus amigas.

Estas relaciones no amplían indefinidamente su círculo. Existen en estas urbanizaciones sendas muy bien trazados y transitadas, y tras un tiempo no se conoce a gente nueva.

La señora Lurie, que trabaja en una organización comunal en el East Harlem con notable éxito, se ha interesado por la historia de los anteriores y numerosos intentos de crear una asociación de vecinos del lugar. Me cuenta que la *cercanía*, en sí misma, es uno de los factores que dificultan la creación de estos tipos de organizaciones vecinales.

Estos inmuebles no carecen de líderes naturales —dice—. En ellos viven personas de verdadera capacidad, muchas de ellas realmente maravillosas, pero lo corriente es que, en el proceso de organización, los líderes se vayan conociendo y se impliquen en las vidas de los otros y sólo acaben hablando entre ellos. No encuentran seguidores. Todo parece degenerar en pandillas ineficaces, como si fuera un proceso natural. No existe vida pública normal. Tan sólo el mecanismo para que la gente se entere de lo que ocurre se hace difícil. Para esta gente el más simple beneficio social se hace mucho más complicado.

Los vecinos de las áreas residenciales no planificadas que carecen también de comercios y de vida de acera siguen a veces el mismo proceso que los vecinos de las cooperativas de viviendas cuando se enfrentan a la elección entre compartir muchas cosas o ninguna. A la vista de estos hechos, unos investigadores que exploraban los secretos de la estructura social en un distrito plúmbeo y monótono de Detroit llegaron a la inesperada conclusión de que no había estructura social.

La estructura social de las aceras depende, al menos parcialmente, de lo que podríamos llamar *personajes públicos autodesignados*. Un personaje público es cualquier persona que mantenga un contacto frecuente con un amplio círculo de personas y lo suficientemente interesado como para convertirse en personaje público. Un personaje público no necesita una sabiduría o un talento especial para realizar su función, aunque muchas veces la tiene. Necesita, simplemente, estar presente. Su principal cualificación es que *es* público, que conversa con muchas y diferentes personas. Así viajan las noticias por la acera.

La mayoría de los personajes públicos de las aceras suelen aposentarse en lugares públicos. Son por lo general tenderos, mesoneros o semejantes. Éstos son los personajes públicos básicos. Todos los demás personajes públicos de las aceras de una ciudad dependen de ellos, aunque sólo sea indirectamente, puesto que las aceras son lugares de paso que conducen a estos establecimientos y a sus propietarios.

Los trabajadores de barrio y los sacerdotes son dos tipos de personaje público más formalizados, que dependen en realidad de la red de noticias callejera que tiene sus nódulos en las tiendas. El director de un centro comunitario del Lower East Side de Nueva York, por ejemplo, hace regularmente una ronda por las tiendas del lugar. El dueño de la lavandería en donde le limpian los trajes le informa sobre la presencia de distribuidores de narcóticos en la vecindad. El de la tienda de comestibles le advierte que los *Dragons* están tramando algo y que conviene estar alerta; en la pastelería se entera de que un par de chicas están aguijoneando a los *Sportsmen* a una pelea. Uno de los lugares donde puede obtener más información es una antigua panificadora en desuso de la calle Rivington. No se usa para guardar pan. Está a la entrada de la frutería y se usa para sentarse y para haraganear junto a ella, entre el centro comunitario, una pastelería y unos billares. Un mensaje enviado desde este lugar a un adolescente cualquiera que viva a muchas manzanas del mismo llegará a su destino con asombrosa rapidez y exactitud; de igual forma la corriente trae noticias rápidamente a la panificadora.

Blake Hobbs, presidente de la escuela musical de la Unión de Vecinos del East Harlem, señala que cuando le llega por primera vez un estudiante vecino de uno de los bloques situados en las viejas calles concurridas de esta parte del barrio, casi siempre vienen dos o tres muchachos más; a veces todos los chicos de un inmueble. Pero cuando le viene un chico de las casas nuevas —que se haya enterado en una conversación en el patio o en la escuela— casi nunca vienen otros en consecuencia directa. La palabra no circula allí donde no hay personajes públicos ni vida en las aceras.

Entre los personajes públicos anclados en las aceras, y esos otros personajes públicos reconocibles que deambulan por las mismas, aún hay posibilidades para la aparición de otros personajes públicos más especializados. De una forma muy curiosa, algunos de éstos ayudan a establecer una identidad no sólo para sí mismos

sino para los demás. Al describir la vida diaria de un tenor retirado en locales propios de una acera, como el restaurante y un patio interior vecinal, un periodista de San Francisco señala; «Se dice de Meloni que con su intensidad, sus gestos dramáticos y su perdurable amor a la música transmite a sus muchos amigos un sentimiento vicario de ser importantes». Exacto.

Pero no se necesita tener el arte o la personalidad de este hombre para ser un personaje especializado de las aceras, sino solamente una especialidad pertinente. Es fácil. Yo misma soy una especie de personaje público especializado en nuestra calle; dependiente, por supuesto, de la presencia fundamental de los personajes públicos básicos, establecidos. Llegué a serlo porque Greenwich Village, donde yo vivo, libraba una horrenda e interminable batalla para evitar que su parque principal fuese atravesado de parte a parte por una autopista. En el curso de esta batalla, por encargo de un comité organizador radicado en la otra punta de Greenwich Village, me encargué de depositar en todas las tiendas próximas a nuestra manzana de casas unos impresos de protesta contra la proyectada autopista. Los vecinos firmaban los impresos en las tiendas y de tanto en tanto yo hacía las recogidas[3]. Como resultado de este trabajo de enlace, me convertí automáticamente en el personaje público especializado en estrategias de petición. Al poco tiempo, por ejemplo, el Sr. Fox, el de la licorería me consultó, mientras me envolvía una botella, cómo podría conseguir que el ayuntamiento quitara de la esquina contigua un urinario público muy antiguo y abandonado, un peligro y un horror. Si yo me comprometía a redactar la petición y averiguar la forma mejor de presentársela al Ayuntamiento, él y otros compañeros se encargarían de imprimir, hacerlo circular y recogerlo. Pocos días después, las tiendas del barrio tenían solicitudes para quitar los urinarios. En la actualidad, nuestra calle dispone de muchos expertos públicos en táctica peticionaria, incluyendo niños.

Los personajes públicos no se limitan a enterarse de las noticias y difundirlas después al detalle, valga la expresión. Ponen en contacto también a unos con otros y así difunden palabra al por mayor.

Por lo que he podido observar, la vida de una acera no surge de ningún tipo de cualidad especial o talento para ello de ningún tipo determinado de población. Surge únicamente cuando hay el equipamiento concreto y tangible que este tipo de actividad requiere. Es el mismo equipamiento, en las mismas cantidades y disposición, que se requiere para cultivar la seguridad en las aceras. Si faltan, tampoco habrá contactos públicos en las mismas.

Las personas pudientes tienen a su disposición muchas maneras de colmar sus necesidades; para las que los más pobres dependen en gran parte de la vida de la acera —desde ofertas de trabajo hasta el que te reconozca el camarero. Pero muchos ricos y cuasiricos parecen apreciar la vida de las aceras, tanto como otra persona cualquiera. En cualquier caso, pagan alquileres inmensos, para vivir en áreas con una exuberante y variada vida de acera. En realidad se apiñan junto con las clases medias y pobres en barrios muy animados, como Yorkville o Greenwich Village de Nueva

York, o Telegraph Hill en la punta más extrema de la North Beach de San Francisco. Tras unas pocas décadas en las *tranquilas áreas residenciales* de moda, las abandonan caprichosamente y se las dejan a otras familias menos afortunadas. No hay más que hablar con los vecinos de Georgetown, en el distrito de Columbia; a la segunda o tercera frase empezaremos a oír rapsodias a propósito de sus encantadores restaurantes, «hay más buenos restaurantes que en todo el resto de la ciudad», de sus inigualables y amables tiendas, del placer de encontrarse conocidos al hacer los recados; y un orgullo sin dobleces ante el hecho de que Georgetown se haya convertido en el lugar para las compras especializadas de toda su área metropolitana. Aún está por descubrirse una área urbana perjudicada por una intensa vida de acera y por abundantes contactos públicos.

La eficacia de los personajes públicos de las aceras puede declinar vertiginosamente si se les encarga demasiado. Una tienda, por ejemplo, puede alcanzar un punto en el que sus contactos, o posible contactos, sean tantos y tan superficiales que se vuelvan socialmente inútiles. Un ejemplo de lo que digo podemos comprobarlo en el quiosco de la cooperativa de viviendas de Corlears Hook en el Lower East Side de Nueva York. Esta tienda planificada substituye probablemente a unas cuarenta tiendas aparentemente similares que, en efecto, fueron arrasadas (sin que sus propietarios recibieran la menor compensación) en ese terreno y en los circundantes. El lugar es como una fábrica. Sus empleados están tan ocupados dando cambio o gritando insultos ineficaces a los pilletes que merodean por allí, que sólo escuchan cuando se dice: «Quiero esto». Ésta, o bien un desinterés absoluto, es la atmósfera habitual allí donde los centros comerciales planificados o la represiva y artificial división zonal han fabricado monopolios comerciales en los barrios de la ciudad. Una tienda así fracasaría económicamente si tuviera competidores. Entre tanto, aunque el monopolio asegura el éxito financiero esperado, hace fracasar socialmente a la ciudad.

El contacto público en las aceras y la seguridad pública de éstas, aliados, pueden incidir en el más grave problema social de nuestra nación: la segregación y la discriminación racial.

No quiero decir con esto que una cierta manera de proyectar y urbanizar una ciudad, o sus tipos de calles y la vida que en éstas se desarrolla, puedan superar automáticamente la segregación y la discriminación. Para enderezar estas injusticias se requieren muchos otros y muy diferentes esfuerzos.

Lo que sí afirmo es que construir y reconstruir grandes capitales con aceras inseguras y cuyos moradores sólo tienen la alternativa de compartir mucho o nada, *puede* hacer *muchísimo más difícil* a las ciudades americanas la tarea de eliminar la discriminación.

Considerando las dosis de prejuicios y temores que suelen acompañar y alimentar a la discriminación, el eliminar la discriminación *residencial* resulta aún mucho más difícil si la gente se siente insegura en sus aceras, vaya por donde vaya. Liquidar la

discriminación residencial es muy difícil allí donde los individuos no tienen formas de mantener una vida pública civilizada en un terreno básicamente digno, y sus vidas privadas en un terreno privado.

Indudablemente, se pueden lograr contados esquemas modelo de integración residencial aquí y allá en áreas de la ciudad lastradas por el peligro y por la falta de vida pública. Se lograrían aplicando un gran esfuerzo y creando posibilidades de elección anormales (anormales en una capital) entre los vecinos nuevos. Pero, a mi juicio, esto es eludir el verdadero problema, su enorme alcance y urgencia.

La tolerancia y la acogida de grandes diferencias entre vecinos —diferencias que muchas veces son más profundas que las de color— que es posible y moral en la intensa vida urbana, pero tan ajenas a las zonas periféricas residenciales y seudoresidenciales, sólo son realmente normales y posibles cuando las calles de las grandes capitales se han dotado de un equipamiento tal que permite a los desconocidos coexistir en paz en términos civilizados pero esencialmente dignos y discretos.

Por muy modestos, casuales y dispersos que parezcan, los contactos en las aceras son la calderilla a partir de la que crece la riqueza en vida pública de una ciudad.

Los Ángeles es un caso extremo de metrópolis con muy poca vida pública; y la poca existente depende principalmente de contactos de naturaleza más o menos privada.

En un aspecto, por ejemplo, un conocido nuestro nos decía, que, a pesar de llevar viviendo allí más de diez años y de saber que hay mexicanos, jamás ha visto uno ni un objeto de la cultura mexicana, o ni mucho menos hablado personalmente con uno.

En otro plano, Orson Welles ha escrito que Hollywood es el único centro teatral del mundo que no ha conseguido tener una taberna teatral.

En aún otro plano, uno de los más poderosos hombres de negocios de la ciudad de Los Ángeles tiene un vacío en sus relaciones públicas inconcebible en cualquier otra ciudad de este tamaño. Este hombre de negocios, considerando que la ciudad está «culturalmente atrasada» (son palabras suyas), me dijo que estaba trabajando para remediar esa situación. Preside un comité encargado de recaudar fondos para un museo de alto nivel artístico. Cuando en la misma conversación, más adelante, me habló de la vida en los clubes para hombres de negocios existentes en Los Ángeles, una vida en la que es uno de los líderes, le pregunté cómo y dónde se reunía de forma similar la gente de Hollywood. No fue capaz de contestar mi pregunta. Añadió después que no conocía a nadie relacionado con la industria cinematográfica, y tampoco a nadie que tuviese algún conocido en este ramo. «Lo que le digo le parecerá muy extraño, supongo», dijo como reflexionando. «Nosotros estamos muy orgullosos de tener en nuestra ciudad la industria cinematográfica, pero las personas que trabajan en ella no son precisamente el tipo de gente con la que uno se relaciona socialmente».

Nos encontramos de nuevo con el compartir todo o nada. Vean si no la dificultad

para nuestro hombre de negocios en sus intentos de crear un museo de arte metropolitano. No tiene forma de llegar con facilidad, colaborar o confiar en algunos de los potencialmente mejores candidatos para su comité.

En sus más altos escalones económicos, políticos y culturales, Los Ángeles funciona en concordancia con las mismas premisas provincianas de insularidad social que aquella otra calle con acera-parque de Baltimore o que Chatham Village, en Pittsburgh. Esa metrópolis carece de medios para reunir las ideas necesarias, el necesario entusiasmo y el dinero necesario. Los Ángeles se ha embarcado en un experimento extraño: levantar, no típicas urbanizaciones ortodoxas, tampoco *áreas grises y monótonas,* sino toda una metrópolis a base de la *cercanía* o la nada. Creo que es un resultado inevitable para las grandes ciudades cuyos habitantes carezcan de vida urbana pública en su vivir y trabajar cotidiano.

04
Usos de las aceras: incorporación de los niños

Entre las supersticiones del urbanismo y la vivienda hay una fantasía sobre la mudanza que opera en los niños. Dice así: una población infantil está condenada a jugar en las calles de la ciudad. Esos pálidos y raquíticos niños, en un ambiente moral siniestro, se cuentan trolas sobre sexo, trafican con maldad y aprenden nuevas formas de corrupción con el mismo aprovechamiento que si estuvieran en un reformatorio. Esta situación se denomina *el peaje moral y físico que las calles cobran a la juventud,* otros simplemente hablan de *las cloacas…*

¡Si fuera posible sacar a estos desgraciados niños de las calles y colocarlos en parques y patios de recreo equipados adecuadamente, con espacios abiertos para correr y hierba para elevar sus espíritus! ¡Lugares limpios y felices, llenos de la risa cantarína de los pequeños agradecidos por un ambiente sano! Hasta aquí la fantasía.

Consideremos por un momento una historia real descubierta por Charles Guggenheim, cineasta documentalista de St. Louis. Guggenheim estaba trabajando en un filme que recogía las actividades de un centro de cuidado diurno de niños. El cineasta observó que, a última hora de la tarde, la mitad de los niños salían del centro con evidente mala gana.

Picado por la curiosidad, Guggenheim decidió investigar. Todos los niños que

salían de mala gana, sin excepción, procedían de una urbanización próxima. Todos los niños que salían del centro alegremente, procedían, también sin excepción, de las calles de un *barrio bajo* contiguo. Como Guggenheim pudo comprobar, el misterio era muy simple. Los niños que volvían a los grupos de viviendas nuevas, con sus generosos patios de recreo y céspedes, se topaban con un grupo de matones que los obligaban a vaciar sus bolsillos o les daban una paliza y a veces ambas cosas. Estos pequeños no conseguían llegar ningún día a sus casas sin pasar una terrible prueba. Los que vivían en las casas viejas estaban libres de extorsiones, según averiguó Guggenheim. Tenían a su disposición muchas calles y astutamente elegían siempre la más segura. «Si alguien se metía con ellos siempre había cerca algún tendero u otra persona para ayudarlos», me decía Guggenheim. «Conocen también varias rutas de escape en caso de que alguien les esté esperando. Estos niño s se sienten seguros y gallitos y disfrutan también en su vuelta a casa». Guggenheim observó igualmente cuán aburridos eran los patios de recreo de las viviendas nuevas, lo desiertos que parecían; en contraste, las viejas calles del viejo barrio presentaban una extraordinaria animación, gran variedad e interés, ilimitado material para su cámara y su imaginación.

Veamos ahora otra historia también de la vida real: una batalla entre bandas de adolescentes ocurrida en el verano de 1959 en Nueva York, que culminó con la muerte de una muchacha de quince años que no tenía nada que ver con la batalla; pero que se encontraba en los terrenos de la urbanización donde vivía. El *New York Times* informó de los acontecimientos que condujeron a la tragedia y sobre sus escenarios durante la celebración del juicio:

La primera reyerta tuvo lugar alrededor del mediodía, cuando los *Sportsmen* entraron en el Territorio de los *Forsyth St. Boys* en el parque Sara Delano Roosevelt[1]. […] Por la tarde, los *Forsyth St. Boys* decidieron utilizar su arma más terrible, un rifle y bombas de gasolina. […] En el curso de la pelea, también en el parque Sara Delano Roosevelt […], un muchacho de catorce años, de los *Forsyth St. Boys*, fue mortalmente herido por un arma blanca, y otros dos chicos, uno de ellos de once años, resultaron gravemente lesionados. […] Sobre las nueve de la noche [siete u ocho miembros de los *Forsyth St. Boys*] invadieron repentinamente la guarida de los *Sportsmen*, cerca de la urbanización Lillian Wald y, desde la tierra de nadie de la Avenida D (la frontera de los terrenos de la urbanización), lanzaron sus bombas de gasolina sobre el grupo, mientras Cruz se echaba al suelo y disparaba el rifle.

¿Dónde ocurrieron estas tres batallas? En un parque y en el espacio verde de una urbanización. Después de estallidos como éste, uno de los remedios invariablemente solicitados es la construcción de más parques y lugares de recreo. Nos distrae el sonido de los símbolos.

Las *bandas callejeras* libran sus *peleas callejeras* predominantemente en parques y lugares de recreo. Cuando el *New York Times* resumió, en septiembre de 1959, las peores riñas entre bandas de adolescentes acaecidas en la década anterior, se

comprobó que todas y cada una de ellas habían tenido lugar en un parque. Y lo que es más, cada vez es más frecuente, y no sólo en Nueva York sino también en otras ciudades, que los niños implicados en estos horrores sean vecinos de megaurbanizaciones, donde su juego cotidiano ha sido extirpado con éxito (las propias calles han sido extirpadas). El cinturón con el índice de delincuencia más alto del Lower East Side de Nueva York —que es donde ocurrió la guerra de bandas antes descrita— es precisamente el cinturón de espacios verdes de los grupos de viviendas de protección oficial. Las dos bandas más temibles y formidables de Brooklyn están enraizadas en dos de los más antiguos edificios de este tipo. Ralph Whelan, director del Consejo de Menores de la ciudad de Nueva York, informa (según el *New York Times*) que siempre que se construye un nuevo complejo de viviendas de corte moderno «se produce invariablemente un incremento del índice de criminalidad». La peor banda de chicas de Filadelfia ha surgido en la zona donde se construyó el segundo complejo de viviendas; en esta misma ciudad, el mayor índice de delincuencia coincide exactamente con las áreas de urbanizaciones. En St. Louis, la urbanización en la que Guggenheim descubrió que se extorsionaba, se considera relativamente segura en comparación con el mayor proyecto urbanístico de la ciudad, de unas veintitrés hectáreas, en su mayoría de césped, dotadas de terrenos de recreo y libres totalmente de calles, la primera cuna de la delincuencia en esta ciudad[2]. Entre otras cosas, estas viviendas son también muy buenos ejemplos de los diversos intentos desplegados para expulsar a los niños de las calles. Se proyectan así, en parte, para cubrir eficazmente este objetivo.

Pero los desastrosos resultados no tienen por qué asombrar a nadie. Las mismas reglas de seguridad urbana y de vida pública urbana que se aplican a los adultos se aplican también a los niños, con la salvedad de que los niños son más vulnerables al peligro y a la barbarie que los adultos.

En la vida real, ¿qué cambio significativo *ocurre* cuando se traslada a los niños de la calle animada y concurrida de una ciudad a los parques de rigor o a los habituales terrenos de recreo públicos o privados?

En la mayoría de los casos (no todos afortunadamente), el cambio más significativo que acontece es el siguiente: que los niños han sido trasladados de un lugar con una importante proporción de ojos adultos vigilantes a un lugar en el que esa proporción de ojos adultos es muy pequeña y a veces nula. Suponer que esta última situación es una mejora de la crianza de los niños de una ciudad es soñar despierto.

Los niños de la ciudad lo saben; lo han sabido por generaciones enteras. «Cuando queríamos hacer algo antisocial, siempre nos íbamos al parque Lindy, porque allí no había ninguna persona mayor que nos mirase», dice Jesse Reichek, un artista que se crió en Brooklyn. «Casi todos nosotros jugábamos en calles donde no podíamos desmandarnos».

La vida es igual hoy. Un hijo mío me contó cómo pudo escapar de otros cuatro

muchachos que le molestaban: «Tenía miedo de que me cogieran al cruzar el parque. ¡Si me hubiesen cogido allí lo llevaba crudo!».

Unos días después del asesinato de dos muchachos de dieciséis años en unos terrenos de recreo situados en el centro del West Side de Manhattan, hice una morbosa visita a esos lugares. Las calles adyacentes habían vuelto claramente a la normalidad. Cientos de niños estaban enfrascados en una gran variedad de juegos, gritos y persecuciones bajo la mirada de infinidad de pares de ojos adultos apostados en las aceras, deambulando por ellas o asomados a las ventanas. Las aceras estaban bastante sucias, eran demasiado estrechas para la gran cantidad de servicios que debían prestar; también necesitaban sombra que protegiera del sol. Pero no se veían huellas de fogatas, vandalismos ni se blandían armas peligrosas. En los terrenos de juego donde se había perpetrado el nocturno crimen, las cosas también parecían haber vuelto a la normalidad. Tres críos pequeños estaban encendiendo un fuego debajo de un banco de madera. A otro le daban cabezadas contra una pared de hormigón. El guarda estaba completamente absorbido en la solemne y pausada tarea de arriar la bandera americana.

Al regresar a mi casa pasé un momento por el terreno de recreo, relativamente fino, que hay cerca de donde yo vivo. Observé que las únicas personas que lo ocupaban (a última hora de la tarde) eran dos pequeños —las madres andaban por allí cerca; el guarda se había ido— que amenazaban a una niña con destrozarle la cabeza con sus patines, y un borracho que acababa de despertarse y sacudía la cabeza mientras murmuraba a los niños que no debían hacer aquello. Un poco más lejos, bajando por la calle, en una manzana de casas de inmigrantes portorriqueños, pude ver una escena muy distinta. Veintiocho niños de todas las edades jugaban en la acera sin vandalismos, ni fogatas, ni nada más serio que una discusión por una bolsa de caramelos. Estaban bajo la informal vigilancia de una serie de adultos que charlaban entre sí. Pero la vigilancia era informal sólo aparentemente, como se demostró en seguida, cuando estalló la riña por los caramelos y se restableció inmediatamente la justicia y la paz. La identidad de los adultos no era la misma en todo momento, ni mucho menos; casi nunca eran los mismos ojos los que miraban por las ventanas, los transeúntes iban y venían haciendo sus recados, de paso o quedándose un rato. Pero el número de adultos se mantuvo bastante constante —entre ocho y once— en el tiempo que estuve observándolos, aproximadamente una hora. Al llegar a casa, vi que en la otra esquina de nuestra manzana, frente al inmueble de apartamentos, la sastrería, la tintorería, nuestra casa, la pizzería y la frutería, había en total doce niños jugando en la acera a la vista de catorce adultos.

Evidentemente, no todas las aceras de una ciudad están sometidas a esta clase de vigilancia; y éste es precisamente uno de los fallos que los urbanizadores deberían corregir. Las aceras infrautilizadas no están sometidas a una vigilancia mínima necesaria para la educación de los niños. Tampoco son aceras seguras —aunque tengan pares de ojos sobre ellas— si bordean una población que está constante y

rápidamente cambiando de residencia, otro problema urgente para los urbanistas. Pero los terrenos de juego y parques próximos a esas calles son aún menos saludables.

Pero, como habremos de ver en el capítulo siguiente, no todos los parques y terrenos de recreo son inseguros o pobres en vigilancia adulta. Pero los saludables están habitualmente situados en unas vecindades cuyas calles presentan gran animación y ofrecen niveles aceptables de seguridad, es decir, donde prevalece una *vida de acera pública civilizada*. Cualesquiera que sean los diferenciales en seguridad y equilibro entre los terrenos de recreo y las aceras en una área cualquiera, todos hablan en favor de las malvadísimas calles. Al menos eso es lo que he podido observar personalmente.

Esto lo saben muy bien las personas con la responsabilidad real, no teórica, de educar a los niños en una ciudad. «Puedes salir», —dicen las madres de las ciudades —, «pero no te salgas de la acera». Yo misma se lo digo a mis hijos. Con esas palabras se quiere dar a entender mucho más que: «No te metas en la calle por donde pasan los coches».

Describiendo el milagroso rescate de un niño de nueve años metido en una alcantarilla por un asaltante no identificado —en un parque, por supuesto— el *New York Times* escribía: «La madre había dicho a los chicos por la mañana que no fueran a jugar al High Bridge Park. […] Pero, después, les dijo que podían ir». Los atemorizados compañeros del pequeño salieron inteligentemente corriendo del parque y volvieron a las perversas calles de las inmediaciones, donde pidieron y obtuvieron rápidamente ayuda.

Frank Havey, director del centro comunal del North End de Boston, dice que los padres de los chicos le visitan una y otra vez para plantearle el mismo problema: «A mis hijos les digo que después de cenar jueguen en la acera. Pero he oído decir que los niños no deben jugar en las aceras… ¿Hago bien o mal?». Havey les dice que hacen muy bien. Atribuye el bajo índice de delincuencia del North End a la muy excelente vigilancia comunitaria que se ejerce sobre los niños, que juegan donde más potente es la comunidad, en las aceras.

Los urbanistas de la Ciudad Jardín, con su profundo odio a la calle, pensaron que la solución para expulsar a los niños de las calles y de la sana vigilancia era construir enclaves interiores para ellos en el centro de las supermanzanas de casas. Esta política la han heredado los proyectistas de la Ciudad Jardín Radiante. En la actualidad, muchas áreas urbanas están siendo rehabilitadas según los principios de los parques cerrados en el interior de modernas supermanzanas.

El error de este esquema, como se ha podido comprobar en ejemplos reales como Chatham Village en Pittsburgh, Baldwin Hills Village en Los Angeles, y en las colonias con patios más pequeñas de Nueva York y Baltimore, consiste en olvidar que ningún niño mínimamente inquieto y emprendedor quiere permanecer en lugares tan aburridos a partir de los seis años de edad. La mayoría prefieren marcharse antes.

Estos mundos protegidos y *cercanos* sólo son adecuados (y se usan en la vida real) para los tres o cuatro primeros años de la vida de un niño, en muchos sentidos los años más fáciles de manejar. Tampoco los vecinos adultos de estos bloques quieren ver jugar en sus terrenos de recreo protegidos a los niños más mayores. En Chatham Village y en Baldwin Hills Village está expresamente prohibido. Los niños que empiezan a andar son decorativos y relativamente dóciles, pero los mayores suelen ser ruidosos y con mucha energía, y actúan sobre el ambiente en lugar de dejarse influir por éste. Y puesto que el ambiente ya es *perfecto*, esto no se puede consentir. Más aún, como también hemos podido ver en los ejemplos ya reales o en fase de construcción, este tipo de urbanización requiere que los inmuebles se orienten hacía la parte interior del enclave. De no ser así lo coqueto del enclave quedaría sin explotar, pero en cambio se queda sin un acceso y una vigilancia fáciles. A la calle dan ahora las partes traseras de los edificios, relativamente muertas, o, peor todavía, muros totalmente opacos. La seguridad de las aceras no especializadas se troca por una forma específica de seguridad para una parte concreta de la población durante unos pocos años de sus vidas. Cuando los niños se aventuran a salir de estos refugios, como quieren y deben hacer, quedan tan desamparados como el resto de la población.

Me he centrado en un aspecto negativo de la crianza de los niños de las ciudades; el factor de la protección. La protección de los niños de sus propias tonterías, de los adultos proclives al mal y de los unos frente a los otros. Me he centrado en este factor porque tenía la intención de mostrar, mediante el problema que más fácilmente se comprende, lo insensata que es la fantasía de que los parques y terrenos de juego son, por definición, lugares adecuados para los niños, y de que las calles son, también por definición, lugares no adecuados para los niños.

Pero una acera animada presenta aspectos positivos para el juego de los niños, al menos tan importantes como puedan serlo la necesidad de seguridad y protección.

Los niños de una ciudad necesitan una gran variedad de sitios donde poder jugar y aprender. Entre otras cosas, necesitan la posibilidad de practicar toda clase de deportes, ejercicios y habilidades físicas (más oportunidades y más fáciles de lograr de las que gozan en la actualidad). No obstante, y al mismo tiempo, necesitan también una base de operaciones en el exterior, no especializada, donde jugar, observar y conformar sus nociones del mundo real.

Las aceras sirven para este tipo de juego no especializado, y esas aceras animadas son especialmente buenas para ello. Cuando la base de operaciones exterior se traslada a un parque o a un terreno de juegos no sólo se consigue inseguridad sino, además, se derrocha personal encargado, equipo y espacio que muy bien pudieran haberse empleado en más pistas de patinaje, piscinas, estanques para pequeños botes, etc., es decir, en toda una serie de usos específicos externos. Unas instalaciones para juegos muy generales se comen la sustancia que podrían emplearse en unos buenos juegos especializados.

Desperdiciar la habitual presencia de adultos en aceras animadas y apostar (aun de manera idealista) por contratar sustitutos es algo muy frívolo. Es frívolo no sólo desde un punto de vista social, sino también económico, puesto que el dinero y el personal para usos más interesantes de los terrenos al aire libre escasea en los ayuntamientos, así como el dinero y el personal para otros aspectos de la vida de los niños. Por ejemplo, las escuelas urbanas tienen un promedio de treinta a cuarenta alumnos por clase —e incluso superior—, incluyendo niños con todo tipo de problemas: desde desconocimiento del inglés hasta trastornos afectivos graves. Las escuelas públicas necesitan incrementar su personal docente en un 50% aproximadamente para hacerse cargo de problemas graves y reducir el número de alumnos por clase para dispensar una mejor educación. En 1959, los hospitales públicos de Nueva York tenía vacantes el 58% de las plazas de enfermería necesarias; en otras muchas ciudades la escasez ha llegado a ser alarmante. Las bibliotecas —y a veces los museos— acortan su horario, principalmente el de las secciones infantiles. Son absolutamente insuficientes los fondos a disposición de los centros comunitarios en los nuevos barrios pobres y en las urbanizaciones de los ensanches. Incluso los centros que ya existen carecen de fondos para su necesaria expansión y para hacer cambios en sus programas, en resumen, para contratar más personal. Requerimientos semejantes son los que debían merecer prioridad en los presupuestos públicos y filantrópicos, no las cantidades penosas e inadecuadas que reciben ahora, sino un incremento considerable.

La gente de las ciudades que tiene otra clase de empleos o desarrolla actividades diferentes —y que carece, además, de la capacitación adecuada— no puede hacerse maestro, enfermera, bibliotecario, guarda o trabajador social voluntario. Pero al menos puede, y lo hace en las aceras animadas y diversificada, supervisar los juegos de los niños e incorporar a los niños a la vida social. Lo hace *a la vez que se dedican a sus otros asuntos*.

Los arquitectos urbanistas parecen no darse cuenta del alto porcentaje de adultos necesarios para criar a los niños en sus juegos informales. Tampoco parecen comprender que los espacios y las instalaciones no crían a los niños. Pueden ser complementos útiles, pero sólo las personas educan a los niños y los integran en la sociedad civilizada.

Es un disparate construir ciudades en las que se derroche esta fuerza de trabajo habitual e informal para la educación de la infancia y en las que, o se deja esta esencial tarea sin hacer en gran medida (con consecuencias terribles) o se está obligado a recurrir a personal asalariado. El mito según el cual los terrenos de recreo, la hierba, los guardas a sueldo o los supervisores son algo de por sí beneficioso para los niños y que las calles de una ciudad, llenas de gente normal y corriente, son algo esencialmente pernicioso para los niños se ha cocido en un profundo desprecio por la gente corriente.

En la vida real, los niños sólo pueden aprender de la vida en común de los adultos en las aceras de la dudad (si es que lo aprenden) el principio más fundamental de una buena vida urbana: todo el mundo ha de aceptar un canon de responsabilidad pública mínima y recíproca, aun en el caso de que nada en principio les una. Es una lección que nunca se aprende con sólo decirla. Se aprende de la experiencia, al comprobar que *otras personas, con las cuales no nos une un particular vínculo, amistad o responsabilidad formal*, aceptan y practican contigo un mínimo de responsabilidad pública. Cuando el Sr. Lacey, el cerrajero, amonesta seriamente a uno de mis hijos por haber correteado por la calzada y más tarde informa de la transgresión a mi esposo cuando éste pasa frente a la cerrajería, mi hijo aprende algo más que una lección explícita de seguridad y obediencia. Indirectamente, aprende también que el Sr. Lacey, con quien sólo nos unen unos vínculos de relación de calle, se siente en cierto modo responsable de él. Aquel muchacho que permaneció durante horas encerrado en el ascensor de la urbanización *cercanía o nada*, aprendió por experiencia propia la lección contraria. Lo mismo podemos decir de los niños de aquellos edificios que lanzaban agua sobre las ventanas y transeúntes sin que nadie les llamara la atención porque eran niños anónimos en terrenos anónimos.

La lección de que los residentes de una ciudad han de aceptar una cierta responsabilidad respecto de lo que ocurre en la calle la aprenden una y otra vez los niños de las aceras que disfrutan de una vida pública local. La asimilan en un tiempo verdaderamente récord. Demostrarán haberla asimilado si dan por sentado, al cabo de un tiempo, que también ellos son parte de la plantilla. Indicarán (antes de que Ies pregunten) la dirección correcta a alguien que se haya extraviado, advertirán a un conductor de que se llevará una multa si aparca ahí, aconsejarán al encargado de los inmuebles que ataque el hielo con sal, y no con un cuchillo de carnicero… La presencia o ausencia de este señorío callejero en los niños de una ciudad es una pista bastante exacta de la presencia o ausencia de un comportamiento responsable de los adultos para con las aceras y los niños que las usan. Los niños imitan la actitud de los adultos. Esto no tiene nada que ver con los ingresos. Algunas de las zonas más pobres de una ciudad sacan lo mejor de los niños en este sentido. Y otras lo peor.

Son enseñanzas de urbanidad que la gente contratada para cuidar de los niños no puede enseñar, porque la esencia de esa responsabilidad es que lo haces sin que te paguen por ello. Es una lección que tampoco los padres son capaces de enseñar. Si los padres aceptan una pequeña responsabilidad para con desconocidos y vecinos en una sociedad donde nadie más lo hace, ello significa simplemente que tales padres son diferentes y entrometidos, no que éste sea el comportamiento correcto. La enseñanza ha de provenir de la propia sociedad; y, de darse, se da casi por completo en los momentos en que los niños juegan en las aceras de las calles.

El juego en una acera diversificada y animada difiere radicalmente de cualquier

otra posibilidad a disposición hoy de los niños americanos. Es un juego no dirigido por un matriarcado.

La mayor parte de los arquitectos urbanistas y diseñadores son hombres. Curiosamente diseñan y proyectan para excluir a los hombres de la vida cotidiana y normal donde la gente vive. Cuando urbanizan un área residencial sólo buscan satisfacer las necesidades, o supuestas necesidades, de unas imposibles amas de casa aburridas y con críos en edad preescolar. En resumidas cuentas, urbanizan estrictamente para sociedades matriarcales.

El ideal del matriarcado acompaña inevitablemente toda urbanización en la cual las viviendas están aisladas de las demás actividades de la vida cotidiana. Acompaña también todos los proyectos para niños que limitan sus juegos a reservas especiales. Cualquier compañía adulta que acompañe la vida diaria de los niños afectados por esta planificación ha de ser un matriarcado. Chatham Village, modelo típico de Ciudad Jardín de Pittsburgh, es tan matriarcal en su concepción y realización operativa como pueda serlo el más novísimo barrio-dormitorio de cualquier ensanche. Todas las cooperativas modernas lo son.

Instalar los centros de trabajo y los establecimientos comerciales *cerca* de las viviendas, pero tabicando sus limites respectivos (según las teorías tradicionales de la Ciudad Jardín), es una disposición tan matriarcal como si las residencias estuvieran a varios kilómetros de los centros de trabajo y de los hombres. Los hombres no son ninguna abstracción. O están por los alrededores, en persona, o no están. Los centros de trabajo y de comercio han de entremezclarse sabiamente con los residenciales si queremos que los hombres (por ejemplo los que trabajan en la calle Hudson) estén próximos a los niños en la vida cotidiana. Hombres que forman parte de la vida normal cotidiana. Esto es muy diferente de colocar unos cuantos hombres a sueldo en los parques, sustitutos de las mujeres o imitadores de las ocupaciones de las mujeres.

La oportunidad (que en la vida moderna se ha convertido en un privilegio) de jugar y desarrollarse en un mundo compuesto de hombres y mujeres es posible y habitual para los niños que juegan en aceras diversificadas y animadas. No puedo entender por qué esta disposición tiene que obstaculizarse mediante la zonificación. Creo por el contrario que deberían examinarse las condiciones que favorecen la mezcla y confusión de las actividades comerciales y laborales con las residencias, un tema que retomaré más adelante.

Los expertos en esparcimiento y recreo de los niños de las ciudades han observado desde siempre, normalmente con desaprobación, la fascinación que la vida de las calles ejerce sobre los pequeños. En 1928, la Asociación del Plan Regional de Nueva York, en un informe que sigue siendo hoy en día el estudio más exhaustivo de los juegos en una gran ciudad hecho en Estados Unidos, decía lo siguiente:

Un control riguroso efectuado en zonas de cuatrocientos metros de radio, correspondiente a toda clase de terrenos de recreo de muchas y muy diferentes

ciudades, ha puesto de manifiesto que sólo una séptima parte aproximadamente, de la población infantil entre los cinco y los quince años se encontraba en estos lugares. […] El señuelo de la calle es sin duda un competidor muy fuerte. […] Ha de tratarse de un terreno de recreo muy bien administrado y dirigido para que pueda competir con éxito con las calles de la ciudad, llenas de vida y aventura. La habilidad para dirigir una actividad en un terreno de juego lo suficientemente atractiva como para arrancar a los chicos de las calles y mantener su interés todos los días es una facultad más bien escasa en los animadores infantiles, que requiere una alta combinación de personalidad y habilidad técnica.

Este mismo informe deplora más adelántela testaruda tendencia de los niños a «hacer el bobo» en lugar de aplicarse a «juegos reconocidos» (¿reconocidos por quién?). Este deseo ardiente de Organización Infantil por parte de quienes parecen aspirar a encarcelar el juego no dirigido, y la contumaz preferencia de todos esos testarudos niños empeñados en hacer el bobo por las calles de una ciudad, llenas de vida y aventuras, son dos aspectos tan característicos en 1928 como en la actualidad.

«Conozco Greenwich Village como la palma de mi mano», fanfarronea el más pequeño de mis hijos; me coge de la mano y me lleva a ver un «pasaje secreto» que ha descubierto debajo de una calle, entre dos escaleras del metro, y un lugar oculto y secreto de unas nueve pulgadas de ancho entre dos edificios, donde esconde tesoros que la gente ha dejado en la calle para que los recoja el camión de la basura por las mañanas; los colecciona de paso para la escuela y los recupera a la vuelta… Cuando yo tenía su edad también poseía un escondrijo semejante y para lo mismo, pero el mío era una grieta en medio de una gran piedra de camino a la escuela y no una hendidura entre dos edificios. Además, mi hijo encuentra tesoros más ricos y extraños.

¿Por qué los niños consideran tan a menudo que corretear por las calles de una ciudad es más interesante que estar en los patios y en los parques? Porque las aceras son más interesantes. Igualmente razonable es preguntar por qué los adultos consideran las calles animadas más interesantes que los parques.

La maravillosa accesibilidad de las aceras es un capital muy importante también para los niños. Los niños están más que nadie a merced de la accesibilidad, con la excepción de los ancianos. Una gran parte de los juegos fuera de casa de los niños, especialmente a partir de la edad en que empiezan a asistir a la escuela y encuentran otras actividades organizadas (deportes, artes, juegos manuales, o cualquiera otra que les interese y que tengan oportunidad de desarrollar), tiene lugar en momentos absolutamente no-programados y encajonados entre los otros. Mucha de la vida en la calle de los niños se hace a pedacitos. Un poco después del almuerzo; al volver de la escuela; mientras esperan la hora de la cena; en breves intervalos entre la cena y la hora de los deberes de casa; o entre los deberes y la hora de irse a la cama.

Para estos momentos los niños tienen toda clase de ejercicios y diversiones. Se ensucian en los charcos, escriben con tiza, saltan a la cuerda, patinan, juegan a las

canicas, trotan por sus posesiones, charlan, intercambian cromos, juegan a la pelota, andan sobre zancos, decoran trineos hechos de cajas, desmantelan viejos cochecitos de bebés, trepan por las verjas, corren arriba y abajo… No está en la naturaleza de las cosas dar mucha importancia a estas actividades.

No está en la naturaleza de las cosas llevarlos a un lugar previamente dispuesto para que las hagan, oficialmente. Buena parte de su encanto reside en la complementaria sensación de libertad para corretear por las aceras, que es algo muy diferente de ser encajonado en una reserva. Si estas cosas no se hacen casual y accesiblemente, casi nunca se hacen.

Conforme los niños van creciendo, todas esas actividades exteriores accidentales —por ejemplo las que efectúan cuando esperan la hora de la cena— se van haciendo menos bulliciosas físicamente y conllevan más el pasear en grupo, los flirteos, las conversaciones, la medición de fuerzas, los empujones, etc. Siempre se ha criticado a los adolescentes por esta clase de diversiones, pero la experiencia nos dice que muy difícilmente pueden crecer sin ellas. El problema aparece cuando no pueden hacerlas dentro de la sociedad, sino como una actividad fuera de la ley.

El requisito indispensable para todas estas variedades de juego no dirigido no es unas instalaciones pretenciosas, sino más bien un espacio en lugares interesantes y accesibles. Los juegos se masifican si las aceras son demasiado estrechas para las necesidades de los usuarios. Se entorpecen especialmente si los edificios de las aceras siguen una línea regular. Una inmensa proporción de juegos y conspiraciones infantiles tiene lugar en los portales, escaparates interiores, entrantes de las viviendas, etc., es decir, fuera del paso de los transeúntes.

No tiene sentido proyectar las aceras para jugar a no ser que las acercas se usen para muchos otros fines y por mucha gente muy variada. Estos usos se requieren mutuamente, para su correcta vigilancia, para que haya una vida pública intensa y por interés general. Si las aceras de una calle concurrida son lo bastante anchas, los juegos prosperarán rápidamente junto con los demás usos. Si las aceras son pequeñas y estrechas, jugar a la soga será la primera víctima. Después vendrán el patinaje, el ciclismo y los triciclos. Cuanto más estrechas sean las aceras, más sedentario se hará el juego. También serán más frecuentes las incursiones esporádicas de los niños en la calzada.

Aceras de nueve o diez metros pueden atender prácticamente cualquier demanda de juegos casuales; también caben árboles que den sombra a las actividades propias de estos lugares; y aún queda espacio suficiente para que circulen los peatones y para la vida pública de las aceras de los adultos. Se encuentran pocas aceras de esta anchura. Normalmente, se sacrifica la anchura de las aceras al tráfico rodado, en parte porque, convencionalmente, se considera que las aceras son sólo espacios destinados al paso de transeúntes y el acceso a los edificios, y no se las considera y respeta como lo que realmente son: únicos e insustituibles órganos de seguridad ciudadana, vida pública y educación de los niños.

Aún es posible encontrar algunas aceras de seis metros que, si bien impiden a los niños saltar a la cuerda, al menos permiten el patinaje y el uso de otros juguetes con ruedas, aunque los amplificadores de calzadas las roen año tras año (muchas veces en la creencia de que las alamedas soleadas y los *paseos* constituyen sucedáneos ventajosos). Cuanto más animada y popular sea una acera, y cuantos más y más diversos sean sus usuarios, tanto mayor habrá de ser su anchura para satisfacer sus fines placenteramente.

Aun cuando falte el espacio conveniente, la accesibilidad e interés de las calles es tan importante para los niños, así como la buena vigilancia para los padres, que los niños se adaptarán al magro espacio. Esto no significa que hagamos bien aprovechándonos de su capacidad de adaptación. En realidad, los perjudicamos a ellos y a las ciudades.

No hay duda de que existen aceras perniciosas para la crianza de los niños. Son perniciosas para todo el mundo. En vecindades semejantes necesitamos promover las cualidades y condiciones que hacen posible la seguridad, la vitalidad y la estabilidad en las calles de una ciudad. Es un problema muy complejo; y, un problema clave en la urbanización de las ciudades. En las vecindades urbanas defectuosas, arrojar los niños a los parques y terrenos de recreo no es tanto inútil como perjudicial, bien sea como solución para los problemas de las calles, bien como solución para los niños.

En conjunto, la idea de eliminar las calles en la medida de lo posible, así como la de infravalorar y minimizar su importancia para la vida social y económica de una ciudad, es la idea más destructiva y malévola de la urbanística ortodoxa. Que a menudo se haga en nombre de unas vaporosas fantasías relativas sobre el cuidado de los niños en una ciudad es amargo como sólo una ironía puede ser.

05
Usos de los parques vecinales

Convencionalmente, se considera que los parques o espacios verdes vecinales son bendiciones que caen sobre las empobrecidas poblaciones urbanas. Pensémoslo de otra manera y consideremos que los parques urbanos son unos empobrecidos lugares que necesitan que les caiga la bendición de la vida y el aprecio. Esto último está más de acuerdo con la realidad, pues la gente puede dar un uso a los parques (y hacerlos prosperar), o bien retraerse de usarlos y condenarlos al rechazo y

el fracaso.

Los parques son lugares volubles. Acusan tendencias extremas de popularidad o impopularidad. Su comportamiento no es en absoluto simple. Pueden ser rasgos encantadores de un distrito urbano, así como bienes económicos para los contornos; pero éstos son por desgracia los menos. Pueden con el tiempo llegar a ser más queridos y apreciados, aunque desgraciadamente pocos dan pruebas de esta resistencia. Por cada Rittenhouse Square (Filadelfia), Rockefeller Plaza o Washington Square (Nueva York) o Boston Common, o por cada feliz equivalente de otras muchas ciudades, hay docenas de vacíos y desvaídos espacios urbanos llamados parques, carcomidos por la decadencia, el poco uso y el nulo cariño. Como la respuesta de una mujer de Indiana al preguntársele si le gustaba la gran plaza de la ciudad: «Allí sólo van sucios viejos que escupen tabaco e intentan mirar por debajo de tu falda».

La urbanística ortodoxa venera los espacios verdes y abiertos de una manera asombrosamente poco crítica, parecida a como los salvajes veneran sus fetiches mágicos[1]. Pregunten a un urbanista cómo su urbanización planificada mejora a la vieja ciudad y les citará, como una virtud evidente, la teoría de Más Espacios Abiertos. Pregunten, también, a un zonificador sobre las mejoras introducidas en los códigos y les citará, también como virtudes evidente por sí mismas, diversos incentivos encaminados a dejar Más Espacios Abiertos. Paseen con un urbanista por una vecindad desvaída y —aunque presente ya un aspecto ruinoso con sus parques desiertos y sus cansadas panorámicas festoneadas de kleenex usados—, él verá allí un futuro con Más Espacios Abiertos.

¿Más Espacios Abiertos para qué? ¿Para crear vacíos deprimentes entre los edificios? ¿O para que los usen y gocen las personas normales? Pero la gente no utiliza los espacios abiertos urbanos simplemente porque estén cerca de sus viviendas, ni porque los diseñadores y urbanistas deseen que los usen.

En determinados aspectos de su comportamiento, cada parque urbano es un caso particular que desafía las generalizaciones. Más aún, los parques grandes, como Fairmount Park de Filadelfia, Central Park, Bronx Park y Prospect Park, todos ellos de Nueva York, Forest Park de St. Louis, Golden Gate Park de San Francisco, Grant Park de Chicago —e, incluso, el más pequeño Boston Common— difieren mucho entre sí, y reciben influencias muy diversas de las diferentes partes de ciudad con las que lindan. Algunos de los factores en el comportamiento de los grandes parques metropolitanos son demasiado complejos para que los abordemos en la primera parte de este libro; los discutiremos más adelante, en el capítulo 14, «La maldición de los vacíos fronterizos».

Sin embargo, aun cuando sería un error considerar dos parques urbanos como real o potencialmente iguales, o suponer que las generalizaciones puedan explicar a fondo todas las peculiaridades de un solo parque, sí es posible generalizar unos pocos principios que afectan profunda y prácticamente a todos los parques vecinales. Más

aún, la comprensión de estos principios ayuda en cierto modo a comprender las influencias que operan sobre los parques urbanos de cualquier tipo (desde los pequeños jardincillos que ensanchan de hecho la calle hasta los grandes parques con importantes atracciones municipales, como zoos, lagos, bosques y museos).

Los parques vecinales revelan algunos principios generales sobre el comportamiento de los parques en general con mayor claridad que los parques especializados, precisamente porque son el tipo de parque urbano más extendido que tenemos entre nosotros. Es típico que se los utilice para el uso cotidiano y generalizado en tanto patios públicos locales, con independencia de que el emplazamiento sea predominantemente de clase obrera o predominantemente residencial o mezcla completa de ambas. La mayor parte de las plazas ajardinadas de una ciudad entran en esta categoría de patio público generalizado; al igual que la mayoría de los terrenos de los grupos de viviendas modernos y los espacios verdes urbanos que aprovechan los rasgos naturales del lugar, como orillas de río o colinas.

Para comprender cómo se influyen mutuamente las ciudades y sus partes lo primero que hemos de hacer es aclarar cualquier confusión entre los usos reales y los usos míticos, por ejemplo, la tontería propia de la ciencia-ficción de que los parques son los *pulmones de una ciudad*. Para absorber el dióxido de carbono que cuatro personas exudan al respirar, cocinar y calentarse se requiere más de una hectárea de monte o bosque. Los océanos de aire que circulan a nuestro alrededor, y no los parques, impiden que las capitales se ahoguen[2]

Tampoco se consigue aumentar la masa de aire de una ciudad aplicando determinadas extensiones de espacio verde más que ampliando de manera equivalente la anchura de las calles. Restar calles y sumar el espacio que ocupaban a un parque o a la avenida-alameda de cualquier grupo de viviendas urbanizadas es irrelevante para las cantidades de aire fresco que una ciudad pueda recibir. El aire no entiende nada de fetiches de hierba y no nos escoge según esos criterios.

Para comprender el comportamiento de un parque es igualmente necesario echar por la borda la falsa convicción tranquilizadora de que los parques son factores estabilizadores del mercado inmobiliario o de la comunidad. Los parques no son nada por definición; y en ningún caso esos volubles elementos estabilizadores de precios o de sus barrios y distritos.

Filadelfia es casi un experimento controlado de este argumento. Cuando William Penn erigió la ciudad, puso el Ayuntamiento en el centro de la plaza en la que ahora está y, a distancias iguales de este centro, diseñó cuatro plazas residenciales. ¿Qué ha sido de estas cuatro plazas, todas de la misma edad, el mismo tamaño, un uso originariamente igual, disfrutando teóricamente las cuatro de las mismas ventajas de localización?

Su destino ha sido muy distinto.

La más conocida de las cuatro plazas de Penn es Rittenhouse, con un parque muy logrado, muy querido, muy usado, y en la actualidad una de las posesiones más

preciadas de la ciudad de Filadelfia, centro de un barrio de moda, de hecho, el único barrio antiguo de Filadelfia que está rehabilitando espontáneamente sus límites y aumentando el valor de sus solares.

El segundo de los cuatro pequeños parques-plaza de Penn es Franklin, el parque marginal de la ciudad donde los sin techo, los sin trabajo y los indigentes se agrupan junto a las contiguas y desvencijadas viviendas, pensiones baratas, misiones religiosas, tiendas de ropa de segunda mano, salas de lectura, casas de empeño, agencias de empleo, salones de tatuaje, cabarés y comederos. Tanto el parque como sus usuarios son mugrientos, pero no es un parque peligroso ni delictivo. No obstante, difícilmente se podría decir que haya funcionado como garante del valor del suelo ni de la estabilidad social. Está programado un barrido a gran escala del barrio.

El tercero es Washington, centro de la zona que en tiempos fue el corazón de la ciudad, y especializada ahora como enorme distrito de oficinas y despachos: compañías de seguros, de publicidad, editores, etc. Hace varias décadas, Washington se convirtió en el parque pervertido de Filadelfia, hasta el punto de que los empleados de las oficinas próximas lo evitaban a la hora de comer; la policía y los empleados del parque no podían manejar los incidentes criminales. A mediados de los cincuenta se arrasó, se cerró durante más de un año y se volvió a diseñar. En ese lapso de tiempo, sus habituales usuarios se dispersaron, lo que probablemente era la intención. Hoy tiene un uso aislado y breve, está casi siempre vacío, excepto a la hora de comer en los días de buen tiempo. El distrito de Washington, al igual que el de Franklin, ha fracasado en su intento de mantener espontáneamente su valor, no digamos ya de subirlo. Más allá de la línea de oficinas, hoy está prevista allí una rehabilitación a gran escala.

La cuarta plaza de Penn ha quedado reducida a una pequeña isla rodeada por un intenso tráfico rodado, Logam Circle, en el bulevar Benjamín Franklin, ejemplo de una urbanización Ciudad Bella. El anillo está adornado con una gran fuente y unos parterres muy bien cuidados. Aunque es difícil llegar a pie al centro de la plaza, y funciona como elegante distracción para los conductores, pueden verse unos puñaditos de personas los días de sol. El distrito contiguo al monumental centro cultural del que la plaza forma parte decayó enormemente: sus infraviviendas ya han sido arrasadas y convertidas en una Ciudad Radiante.

Los muy variados destinos de estas plazas —sobre todo de las tres que aún son plazas— ilustran el voluble comportamiento característico de los parques urbanos. Pero resulta que también son ejemplo de los principios básicos del comportamiento de los parques públicos así que pronto volveré a tratarlos y a estudiar sus lecciones.

El errático comportamiento de los parques públicos y de sus vecindades puede ser muy pronunciado. Uno de los parques pequeños más encantadores y personales que puedan encontrarse en cualquier ciudad americana, el Plaza, en Los Ángeles, con un anillo de inmensas magnolias, un precioso lugar agradable y con mucha historia, hoy está rodeado por tres lados por unos fantasmales y abandonados edificios y por tanta

mugre que su hedor llega hasta las aceras (en el cuarto costado hay un bazar turístico mexicano que marcha viento en popa). El parque Madison de Boston, una plaza residencial con césped en una vecindad urbanizada a lo largo, precisamente el tipo de parque que hoy aparece en los más sofisticados planes de rehabilitación, es el centro de una vecindad que parece como si hubiera sido bombardeada. Las casas que la rodean —en sí no muy diferentes de las muy solicitadas en el barrio de Rittenhouse de Filadelfia— se caen por la depreciación de sus solares, con el consiguiente abandono. Cuando una casa de una de las hileras se agrieta, se demuele y los vecinos de la casa contigua son trasladados por seguridad; unos meses después, ésta se cae y la siguiente se vacía. No hay ningún proyecto en esto, sólo abandono, decadencia sin ningún fin y, en el centro de este lugar de desolación, un pequeño parque fantasma, teóricamente un buen anclaje residencial. Federal Hill, de Baltimore, es un parque hermoso y tranquilo, con una de las panorámicas más atractivas sobre la ciudad y la bahía de Baltimore. Su vecindad, bastante decente, está moribunda como el parque. Una generación tras otra han fracasado en su intento de atraer nuevos vecinos. Una de las más amargas decepciones de la historia de los planes de vivienda es el fracaso de los parques y espacios para incrementar el valor de los establecimientos contiguos o de estabilizar las vecindades, no digamos ya para mejorarlo. Observen ustedes las lindes de un parque público, una plaza o cualquier espacio verde: comprobarán que son muy pocos los espacios abiertos urbanos rodeados por edificios que reflejen el supuesto magnetismo o la estabilizadora influencia de los parques.

Consideremos también esos otros parques que no sirven para nada la mayor parte del tiempo, como el bello Federal Hill de Baltimore. En los dos mejores parques de Cincinnati, junto al río, una espléndida y cálida tarde de septiembre, encontré un total de cinco usuarios (tres muchachas adolescentes y una pareja joven); y, sin embargo, al mismo tiempo, enjambres de gente ociosa llenaban las calles de la ciudad, sin estímulos para disfrutar de la ciudad o la más mínima y misericordiosa sombra. En una tarde muy semejante, con una temperatura primaveral, conté en el parque Colears Hook —un oasis de frescura y verdor en medio del populoso Lower East Side de Manhattan— dieciocho personas, la mayoría de ellas hombres solos y, al parecer, indigentes[3]. No había ningún niño; ninguna madre sensata enviaría su hijo a jugar solo allí y las madres del Lower East Side de Manhattan tienen la cabeza sobre los hombros. Una excursión en bote alrededor de Manhattan puede producir la errónea impresión de que se trata de una ciudad compuesta principalmente de parques y casi vacía de habitantes. ¿Por qué hay tan poca gente donde hay un parque y ningún parque donde hay gente?

Los parques impopulares son problemáticos, no sólo por el derroche de oportunidades que implican, sino también por sus efectos frecuentemente negativos. Tienen los mismos problemas que las calles sin ojos, y sus peligros salpican las áreas que los rodean; por esto, las calles contiguas a estos parques son conocidas como lugares peligrosos y, por consiguiente, evitadas.

Más aún, la infrautilización de los parques y de sus instalaciones los exponen al vandalismo, algo muy diferente al desgaste. Este hecho fue indirectamente reconocido por Stuart Constable, director ejecutivo del Departamento de Parques del Ayuntamiento de la ciudad de Nueva York, cuando un periodista le preguntó su opinión sobre una propuesta londinense de instalar televisión en los parques. Tras afirmar que a su juicio ver la televisión no es una actividad adecuada para un parque, Constable añadió: «Creo que (los aparatos) no durarían ni media hora. Desaparecerían en seguida».

En las concurridas aceras del East Harlem pueden verse, en las noches cálidas de verano, innumerables aparatos de televisión de uso público. Cada aparato, conectado al enchufe de una tienda cualquiera, con el cable sobre el suelo de la acera, es el informal cuartel general de más o menos una docena de hombres que dividen su atención entre la pantalla, los niños que tienen a su cargo, sus latas de cerveza, los comentarios de la tertulia y los saludos de los que pasan cerca. Los desconocidos se paran, si quieren, y se unen al visionado. Nadie piensa en los peligros que puedan correr los aparatos. No obstante, el escepticismo de Constable en relación con su seguridad en los territorios del Departamento de Parques estaba ampliamente justificado. Eran palabras de un hombre con experiencia que presidia muchos, muchísimos parques peligrosos, impopulares y mal usados, junto con unos pocos buenos.

Se espera demasiado de los parques públicos de las ciudades. Lejos de transformar las cualidades esenciales de los contornos, lejos también de animar automáticamente a su vecindad, los parques vecinales se ven afectados y condicionados directa y drásticamente por cómo actúan sobre ellos las vecindades.

Las ciudades son principalmente lugares físicos. Si queremos comprender sobre su comportamiento, conseguiremos información útil observando lo que sucede en la realidad tangible y física, en vez de navegar en fantasías metafísicas. Las tres plazas de Penn, en Filadelfia, son tres parques públicos corrientes, de uso cotidiano. Veamos ahora lo que nos dicen sobre sus interacciones ordinarias y físicas con sus vecindades.

Rittenhouse Square posee un contorno muy diverso y está enclavado en una vecindad también muy diversa. Las aceras contiguas tienen, por orden, un club de arte con restaurante salas y galerías de exposición, una escuela de música, unas oficinas del Ejercito, una casa de apartamentos, un club, una vieja botica, un edificio de oficinas de la Armada que antes era un hotel, una iglesia, un centro parroquial, más apartamentos, una biblioteca pública, apartamentos, unos solares donde se construirá un grupo de viviendas, otro grupo de viviendas, más apartamentos. Inmediatamente detrás de la circunvalación de la plaza, en las calles que van a desembocar a ésta y en las paralelas a sus cuatro lados, hay un amplio repertorio de tiendas y servicios de todas clases, con casas viejas o nuevas encima, mezcladas con

innumerables oficinas y despachos.

¿Hay algo en este dispositivo físico de la vecindad que afecte físicamente al parque? Sí. La variedad de usos de los distintos edificios envía al parque una gran variedad de usuarios que entran y salen del parque a todas horas. Éstos usan el parque en horas diferentes porque sus ocupaciones cotidianas difieren. El parque posee así una compleja secuencia de usos y usuarios.

Joseph Guess, un periodista de Filadelfia que vive en Rittenhouse, y que se distrae contemplando su *ballet*, dice que éste tiene una secuencia: «Primero, unos pocos madrugadores que viven al lado del parque bajan y dan unas carrerillas. Poco después se les unen, desplazándolos en seguida, otros vecinos que cruzan el parque de paso para sus trabajos fuera del barrio. A continuación, empiezan a aparecer individuos procedentes de otros distritos que cruzan el parque para trabajar en nuestra vecindad. Poco después de que esta gente salga de la plaza, empieza a pasar gente haciendo recados, muchos de ellos sin ninguna prisa, a media mañana entran las madres y los críos, y mucha más gente de compras. Antes de mediodía se van las madres y los niños, pero la población de la plaza sigue aumentando gracias a los trabajadores que almuerzan allí y a la gente que viene de otros sitios a almorzar en el club de arte y en los demás restaurantes de los alrededores. Por la tarde, vuelven otra vez las madres y los niños, la gente que sale a otros recados se queda allí un rato y, en cierto momento, se les unen los niños de las escuelas. Al final de la tarde han desaparecido las madres, pero la plaza se llena con los empleados y trabajadores de camino a sus casas, primero los que se van y luego los que vuelven. Algunos de estos últimos se quedan un rato. Desde esa hora hasta la noche la plaza alberga a gran cantidad de jóvenes que se han citado, que van a cenar en los restaurantes próximos, que viven en los alrededores o que vienen simplemente por la agradable combinación de animación y descanso. Durante todo el día, también hay ancianos desperdigados, con todo el tiempo del mundo, algunos indigentes y ociosos no identificados».

En resumen, Rittenhouse está continuamente ocupada por las mismas razones básicas por las que se usa una acera animada: por la diversidad de usos y funciones de los alrededores, y por tanto la diversidad de los usuarios y sus horarios.

La plaza Washington de Filadelfia —la que se convirtió en un parque pervertido — nos ofrece un fuerte contraste a este respecto. Su anillo circundante está compuesto principalmente por enormes edificios de oficinas y despachos; tanto este anillo como su ambiente inmediato carecen de cualquier cosa equivalente a las diversidad de Rittenhouse: servicios, restaurantes, dotaciones culturales. El barrio tiene una muy baja densidad de viviendas. En las últimas décadas, Washington sólo ha tenido por tanto una fuente importante de potenciales usuarios locales: los oficinistas.

¿Afecta esto al parque, físicamente? Sí. Esa principal fuente de usuarios tienen todos aproximadamente el mismo horario. Todos entran en ese distrito a la vez. Después permanecen encarcelados en la oficina hasta la hora de almorzar y después

vuelta a la cárcel. No se quedan después del trabajo. Por esta razón, Washington Square es necesariamente un vacío la mayor parte del día y de la noche. Y llegó lo que habitualmente rellena los vacíos urbanos, una especie de carcoma.

Llegados a este punto hay que refutar una creencia muy corriente sobre las ciudades: la creencia de que las actividades de estatus inferior expulsan las actividades de estatus superior. Así no se comportan las ciudades, pero, suponerlo (¡Combatid la Carcoma!), hace inútiles muchas energías destinadas a atacar unos síntomas cuyas causas se ignoran. La gente o los servicios que manejan más dinero, o mayor respetabilidad (en una sociedad que funciona a base de crédito ambas cosas suelen ir juntas), pueden suplantar con bastante facilidad a aquellas actividades menos prósperas o de estatus inferior, y esto es lo que hacen por lo general en los barrios urbanos que alcanzan la popularidad. Pocas veces ocurre lo contrario. La gente o las actividades con menos dinero a su servicio, menos opciones y menor respetabilidad, se muda a áreas ya debilitadas, barrios no codiciados ya por las personas que pueden permitirse el lujo de escoger, o barrios que encuentran para su financiación dinero procedente de prestamistas, créditos abusivos o dinero negro. Los recién llegados tienen entonces que intentar algo en un sitio que, por una razón y otra, o por una compleja serie de razones, ha fracasado ya en conservar la popularidad. La superpoblación y el deterioro físico, el crimen y otras formas de carcoma son síntomas superficiales de fallos previos y más profundos en la economía y funcionamiento del distrito.

Los pervertidos que se apoderaron completamente de la plaza Washington de Filadelfia durante varias décadas fueron una manifestación, en microcosmos, del comportamiento tangible, material y físico de esa ciudad. No destruyeron un parque apreciado, frecuentado y concurrido. No expulsaron a sus respetables usuarios. Se instalaron en un lugar abandonado y se atrincheraron allí. Cuando se escriben estas páginas, todos los indeseables usuarios han sido ya definitivamente expulsados a otros espacios, pero esto no ha dotado aún al parque con una secuencia suficiente de usuarios deseables.

Hace mucho tiempo, Washington Square tenía una gran población de usuarios. Mas, aunque sigue siendo el *mismo* parque, su uso y esencia cambiaron completamente cuando cambiaron sus contornos. Al igual que todos los parques públicos vecinales, es hijo de sus contornos y *del modo como estos contornos generan* —o *no generan— una red de apoyo mutuo basado en una diversidad de actividades*.

No fueron necesariamente las oficinas las que despoblaron el parque. Cualquier actividad dominante que imponga un solo tipo de usuarios y horarios dará siempre resultados similares. La misma situación puede observarse en los parques donde la actividad-uso de las casas circundantes es predominantemente residencial. En este caso, la única gran fuente potencial diaria de usuarios adultos son las madres. Los parques públicos o los terrenos de recreo no pueden estar poblados únicamente por

madres, como tampoco pueden estarlo por empleados de oficina. Las madres usan un parque según una secuencia relativamente sencilla y pueden poblarlo a lo sumo durante unas cinco horas, dos por la mañana y tres por la tarde (y esto, siempre y cuando pertenezcan a clases distintas)[4]. La presencia de las madres en los parques no sólo es relativamente breve, sino que sus horarios los dictan las comidas, las tareas del hogar, la siesta de los niños y, de forma muy sensible, la temperatura.

Un parque público vecinal de uso general encerrado en un contorno de monotonía funcional es inexorablemente un espacio vacío durante una parte importante del día. Aquí se produce un círculo vicioso. Aun en el caso de que el espacio esté protegido contra las diversas formas de carcoma existentes y conocidas, lo cierto es que ejerce muy poca atracción debido a su muy limitada fuente potencial de usuarios. Los aburre enormemente, porque lo moribundo es aburrido. En las ciudades, la animación y la variedad atraen más animación y variedad; la monotonía y la sordidez repelen la vida. Éste es un principio esencial y básico, no sólo para entender el comportamiento social de las ciudades, sino también el económico.

No obstante, hay una importante excepción a la regla de que hace falta un amplio racimo de actividades y usuarios para poblar y dar vida a un parque vecinal durante el día. Existe un grupo de personas en las ciudades que, por sí mismas, pueden disfrutar y poblar bien un parque durante muchas horas, aunque, pocas veces atraen a otros tipos de usuarios. Componen este grupo aquellas personas totalmente ociosas, que ni siquiera tienen las responsabilidades del hogar y en Filadelfia pueblan el tercer parque de Penn, en Franklin, el parque marginal.

Los parques marginales generan mucho rechazo, lo que es normal, pues el fracaso humano en dosis tan poco diluidas es difícil de tragar. Habitualmente no se hacen grandes distinciones entre este tipo de parques y los criminales, aunque son *muy* diferentes (con el tiempo, por supuesto, uno puede convertirse en el otro, como en el caso de Franklin Square, un parque originariamente residencial, que paulatinamente se trocó en parque marginal después de que el parque y sus contornos perdieran su atractivo para las personas con posibilidades de elegir).

Un buen parque marginal, como el Franklin, merece que se diga algo a su favor. La oferta y la demanda tienen que darse ambas a un tiempo, y la coincidencia es claramente apreciada por las personas que han sido desheredadas por las circunstancias o por sí mismas. En Franklin, si el tiempo lo permite, puede tener lugar durante todo el día una multitudinaria recepción al aire libre. Los bancos situados en el centro de la recepción están llenos, con una población flotante de viandantes muy numerosa. Constantemente se forman y disuelven grupos de conversadores. Los invitados se comportan respetuosamente unos con otros, y hasta son corteses con los desconocidos que se entrometen. De manera casi imperceptible, a la manera de las agujas de un reloj, la harapienta recepción se va desplazando alrededor del estanque circular que hay en el centro de la plaza. Y, verdaderamente, son las agujas de un reloj, pues siguen el movimiento del sol para mantenerse calientes. Cuando el sol se

va, el reloj se para: la recepción ha terminado; hasta el día siguiente[5].

No todas las ciudades poseen parques marginales bien desarrollados. Por ejemplo, a Nueva York le falta uno, aunque tiene muchos pequeños fragmentos de parque y terrenos de recreo utilizados principalmente por los vagabundos, y el parque criminal Sara Delano Roosevelt alberga muchos vagabundos. Es posible que el parque marginal más grande de toda América —su población es inmensa en comparación con la de Franklin— sea el parque principal del centro urbano de Los Ángeles, el Pershing. Esto nos dice ya algo interesante también respecto a sus contornos. Tan dispersas y descentralizadas están las funciones centrales de Los Ángeles que el único elemento de su centro urbano o zona comercial con dimensiones de rango metropolitano es este refugio de ociosos indigentes. El Pershing se parece más a un foro que a una recepción: un foro compuesto por un gran número de plenarios y discusiones, cada uno con su ponente y su moderador. Las conversaciones se extienden a todo lo largo y ancho de la periferia a la plaza, donde están los bancos y las vallas, elevándose en crescendos en las cuatro esquinas. Algunos bancos están etiquetados *Reservado para señoras*, y se respeta. Los Ángeles tiene la suerte de que el espacio de un centro urbano desintegrado no se lo han apropiado los depredadores, sino la relativamente respetable población de un floreciente barrio marginal.

No obstante, no podemos recurrir siempre a corteses indigentes para salvar todos los parques impopulares de nuestras ciudades. Un parque vecinal de uso general que no sea el cuartel general de los indigentes ociosos sólo puede poblarse, de manera natural e informal, si está situado muy cerca de algún foco de corrientes activas y diferentes de vida y funciones. Si es un centro urbano ha de tener tiendas, tenderos, clientes, visitantes, paseantes y también trabajadores del centro urbano. Si no es un centro urbano deberá estar situado allí donde la vida revolotee —donde haya trabajo, actividad cultural, residencias, comercios—, todas las diferencias que una ciudad puede ofrecer. El principal problema de la urbanización de parques vecinales se remonta al problema previo de nutrir vecindades capaces de utilizar y apoyar esos parques.

Sin embargo, muchos distritos urbanos poseen ya esos ignorados focos de vida que reclaman a gritos parques vecinales o plazas públicas. Es fácil identificar estos centros neurálgicos de vida y actividad en uh distrito determinado, porque están allí donde la gente que reparte folletos en mano elige trabajar (si se lo permite la policía).

Pero no tiene sentido llevar los parques a donde está la gente si, en el proceso, las *razones* por las que la gente va se eliminan y se sustituyen *por un parque*. Éste es uno de los errores más elementales del diseño de viviendas y de los centros cívicos y culturales. Los parques vecinales son absolutamente incapaces por sí mismos de sustituir con éxito una intensa actividad y vida ciudadanas. Los parques no puede sustituir de ningún modo la abundante diversidad urbana. Los más logrados nunca sirven como barrera o interrupción de las intrincadas funciones de la ciudad que los rodea. Mas bien, ayudan a tejer las diversas funciones y actividades de las

inmediaciones proporcionándolas un lugar agradable de reunión. En el proceso añaden otro elemento muy apreciado a la diversidad y ofrecen algo a cambio a sus alrededores, como lo devuelve Rittenhouse o cualquier otro buen parque.

No se puede mentir ni razonar con un parque vecinal. Las *concepciones artísticas* y las convincentes presentaciones pueden ciertamente colocar *imágenes* de vida en los proyectos de los parques vecinales y alamedas; y unas racionalizaciones verbales pueden convocar usuarios que debieran apreciarlos. Pero en la vida real los entornos diversificados tienen el poder real de inducir un continuo flujo de actividad y vida. La variedad arquitectónica superficial puede dar una apariencia de diversidad, pero sólo un contenido genuino de diversidad económica y social, que resulte en gente con horarios distintos, tiene significado para el parque y el poder de darle la bendición de la vida.

Si está situado en un buen lugar, un parque vecinal del tipo uso cotidiano puede sacar partido de estas circunstancias, pero también puede desperdiciarlas. Es evidente que un lugar semejante al patio de una prisión no atraerá usuarios ni corresponderá a sus alrededores de la misma manera que un lugar semejante a un oasis. Pero también hay oasis de todas clases y algunas de sus características más sobresalientes de cara al éxito no son tan evidentes.

Un parque vecinal claramente logrado pocas veces sufre la competencia de otro tipo de espacios abiertos. Esto es perfectamente comprensible, pues la gente de las ciudades —con todos sus otros intereses y actividades— difícilmente puede dar vida a un número ilimitado de parques locales generalistas. La gente de una ciudad tendría que dedicarse exclusivamente a usar los parques como si fuera su empleo (o como hacen los ociosos indigentes) para justificar, por ejemplo, la plétora de alamedas, paseos con jardines, terrenos de recreo, parques y demás tierras cenagosas que figuran en los diseños conceptuales de la Ciudad Jardín Radiante respaldadas en los planes de rehabilitación oficiales mediante perentorios requerimientos de que se queden sin construir altos porcentajes de terreno.

Podemos perfectamente observar que distritos urbanos con mucha cantidad de parques de uso general —como Morningside Heights o Harlem en Nueva York— apenas desarrollan focos de actividad comunitaria intensa en sus parques o un amor por los mismos, como el que siente el North End de Boston por su pequeño Prado, el que la vecindad de Greenwich Village tiene por Washington Square, o la gente del distrito de Rittenhouse por su parque. Un parque vecinal realmente querido por los vecinos se beneficia de un determinado y escaso valor.

La capacidad de un parque vecinal para producir un afecto apasionado o, por el contrario, sólo apatía, parece no tener la menor relación con los ingresos u ocupaciones de la población de un distrito. Es ésta una conclusión que podemos extraer de la muy amplia diversidad de ingresos, ocupaciones y cultura de grupos estrecha y solidariamente encariñados a un parque como el Washington Square de Nueva York. La relación de las diferentes clases sociales con un determinado parque

puede observarse, en el curso del tiempo, tanto positiva como negativamente. Con el paso de los años las condiciones económicas de los vecinos del North End de Boston se han elevado de manera apreciable. Tanto en épocas de estrechez como en épocas de prosperidad, el Prado, diminuto pero céntrico parque, ha sido el corazón de la vecindad. Harlem, en Nueva York, nos proporciona un ejemplo de comportamiento totalmente contrario. En el transcurso de los años, Harlem se ha transformado, de un distrito residencial de moda para clases medias altas, en un distrito para clases medias bajas, luego en un distrito predominantemente para pobres y discriminados. En todo este tiempo y en todas estas secuencias de diferentes tipos de población, Harlem, a pesar de ser un barrio mucho más rico en parques locales que Greenwich Village, nunca pasó por un período en el cual uno de sus parques fuera un foco poderoso de vida comunitaria e identidad vecinal. Esta misma y triste observación puede hacerse respecto a Morningside Heights. Esto es así habitualmente en urbanizaciones, incluidas las que están proyectadas muy cuidadosamente.

Esta incapacidad de una vecindad o de un distrito para vincularse con afecto —y con el inmenso poder simbólico resultante— a un parque vecinal se debe, creo yo, a una combinación de factores negativos: en primer lugar, los parques candidatos al desastre lo son porque su contorno físico inmediato carece de suficiente diversidad, con la monotonía resultante; en segundo lugar, ocurre muy a menudo que la vida y la diversidad se dispersan entre demasiados parques, demasiado similares en sus objetivos.

Cabe la posibilidad de que ciertas cualidades del diseño marquen alguna diferencia. Es evidente que si el objetivo de un parque vecinal para el uso cotidiano es atraer a muchas y muy diferentes clases de personas —con tantos horarios, intereses y fines como sea posible—, al diseñar el parque se ha de tener muy en cuenta esa generalización de clientes, y no trabajar en su contra. Los parques diseñados para un uso intenso por un público general son intrincados, centrados, soleados y recoletos.

El que sean intrincados se relaciona con la variedad de razones por las cuales las personas van a los parques. Hasta se da el caso de que una misma persona vaya a distintas horas y por diferentes razones; unas veces para reposar un rato, otras para jugar u observar los juegos, también para leer o trabajar, en ocasiones para exhibirse, otras para enamorarse, acudir a una cita o saborear el estrépito de la ciudad desde un retiro, para hacer amistades o relaciones o acercarse un poco a la naturaleza, para mantener a un niño ocupado o, simplemente, a ver qué pasa y, casi siempre, para entretenerse mirando a los demás.

Si el conjunto se capta de un vistazo, como un buen póster, y si todos los sitios del parque son exactamente iguales, y si el usuario se siente más o menos igual en un sitio que en otro cualquiera de ese parque, entonces éste ofrece pocos estímulos para todos estos usos y emociones. No habrá muchas razones para volver.

Una señora, muy inteligente y capaz, vecina de Rittenhouse Square, observaba:

«He bajado al parque casi todos los días durante quince años, pero la otra noche intenté trazar un plano de memoria y no fui capaz. Era demasiado complicado para mi». Este mismo fenómeno se da en el Washington Square de Nueva York. En el curso de una batalla comunitaria entablada para protegerlo de una autopista, los estrategas intentaban en vano dibujar el diseño del parque durante las reuniones para ilustrar un punto determinado. Muy difícil.

Sin embargo, ninguno de estos parques es tan complicado sobre el plano. Lo verdaderamente intrincado se debe a la perspectiva: cambios de nivel del suelo, diversidad en el agrupamiento de los árboles, aperturas que conducen a distintos puntos; en resumen, todas esas sutiles expresiones de la diferencia. Las sutiles diferencias en la disposición se exageran después gracias a las diferencias derivadas de los distintos usos a que dan lugar las primeras. Un parque logrado siempre parece mucho más intrincado cuando está poblado que cuando está vacío.

Incluso plazas muy pequeñas, pero animadas y concurridas, tienen ingeniosas variedades en los escenarios que ofrecen a sus usuarios. El Rockefeller Center lo consigue mediante la disposición teatral de sus cuatro pisos. Union Square, en el centro urbano de San Francisco, tiene un diseño que, sobre el papel, o desde un edificio alto, parece mortalmente aburrido; pero los cambios de nivel a ras de suelo, como los relojes blandos de Dalí en el suelo, le dan variedad y vida (por supuesto, ésta es exactamente la transformación que tiene lugar, en mayor escala, en la parrilla de rectas y regulares calles cuando suben y bajan por las colinas de San Francisco). Sobre el papel, los planos de plazas y parques son engañosos; a veces están atiborrados de diferencias aparentes, que no son nada porque están fuera del alcance de la vista, o que el ojo desecha porque se repiten con demasiada frecuencia.

Probablemente, el elemento más importante del carácter intrincado es la centralidad. Los buenos parques pequeños tienen, normalmente, alguna parte del mismo que se considera habitualmente su centro, como mínimo un cruce de caminos, un lugar de descanso, un clímax. Algunos pequeños parques o plazas son prácticamente todo centro, consiguiendo su carácter intrincado gracias a ciertas diferencias menores en su periferia.

La gente se afana en buscar centros y clímax en los parques, a cualquier precio. A veces, es imposible. Parques en forma de tira, como el desafortunado Sara Delano Roosevelt de Nueva York, y muchos de los situados a orillas de los ríos o lagos, parecen como diseñados por un troquel. El parque Sara Delano Roosevelt tiene cuatro pabellones de *recreo* de ladrillo absolutamente idénticos, plantados en intervalos a lo largo. ¿Qué pueden hacer con eso los usuarios? Cuanto más se mueven más parecen estar en el mismo lugar. Es como andar sobre la rueda de un molino. Es un fallo habitual del diseño de los complejos de viviendas, casi inevitable en este caso, porque la mayoría de los complejos son esencialmente un diseño calcado e inerte para funciones calcadas e inertes.

Es asombrosa la capacidad imaginativa de la gente por lo que a los centros de

parque se refiere. De este modo, por ejemplo, los vecinos del Washington Square de Nueva York suelen utilizar la fuente estanque para muchos y exuberantes fines. Antiguamente, el estanque tenía en su centro una figura ornamental de hierro, que hacía de fuente. Lo único que queda es el estanque circular de cemento, seco la mayor parte del año, festoneado por cuatro gradas circulares hasta la albardilla, que queda a su vez a unos pocos pies del suelo del parque. En efecto, es una placita de arena circular, un teatro redondo, y así lo usan los vecinos, en la más completa confusión respecto a quiénes son los espectadores y quién el espectáculo. Todos son las dos cosas, aunque algunos destacan algo más: adolescentes tocando la guitarra, cantantes, enjambres de niños correteando frenéticamente, bailarines improvisados, gente tomando el sol, conversando, chulitos, fotógrafos, turistas y, sorprendentemente mezclados con ellos, grupitos de individuos enfrascados en sus lecturas (no por falta de opciones, pues los tranquilos bancos del este están medio vacíos).

Los funcionarios del ayuntamiento están continuamente tramando cómo mejorar los servicios del parque y hablan regularmente de poner en el centro césped con flores rodeado por una valla. La frase institucional que invariablemente utilizan en estas circunstancias es: «Restauración del suelo para uso de parques y jardines».

Por supuesto, es un uso diferente de un parque y, según dónde, legítimo. Pero, en los parques vecinales, los mejores centros son más escenarios que otra cosa para la gente.

Para la gente, el sol forma parte de los requisitos de un parque con sombra para el verano, naturalmente. Un edificio alto que se interponga en la trayectoria de los rayos del sol puede ponerlo en peligro mortal. A pesar de todas sus virtudes, Rittenhouse padece esta desgracia. En una buena tarde de otoño, por ejemplo, casi una tercera parte de la plaza queda totalmente vacía: la inmensa sombra que proyecta un nuevo y enorme edificio de apartamentos es una eficaz goma de borrar seres humanos.

Aunque los edificios no han de quitar el sol a un parque —siempre y cuando sus diseñadores lo proyecten para un uso máximo—, la presencia de edificios alrededor de un parque es importante en su diseño. Lo protegen. Conforman de manera muy definida el lugar, dan al parque el aspecto de algo muy importante para el escenario urbano general, un aspecto positivo, no un sitio dejado de la mano de Dios. A la gente no le atrae ni muchísimo menos las indefinidas parcelas de tierra más o menos encharcadas que rodean los edificios, sino que se comportan como si le repelieran. Cuando se topan con este tipo de parque, suelen cruzar la calle, fenómeno observable siempre que, por ejemplo, un grupo de viviendas urbanizadas va a dar a una calle concurrida. Richard Nelson, un analista inmobiliario que estudia el comportamiento de los ciudadanos como pista de su valor económico, dice al respecto: «En una tarde calurosa de septiembre, la plaza Mellon del centro urbano de Pittsburgh contenía muchos usuarios, demasiados para contarlos. Pero, la misma tarde, en un período de dos horas, sólo tres personas —una anciana haciendo punto, un lactante y un sujeto inidentificable dormido con un periódico sobre la cara— utilizaron el parque del

Gateway Center, en el centro urbano».

Gateway Center es una urbanización (con pensiones, hoteles y oficinas) del tipo Ciudad Radiante, con sus edificios esparcidos y distanciados sobre terreno baldío. No posee el grado de diversidad de los alrededores de la plaza Mellon pero, por muy bajo que éste sea, no puede serlo tanto como para dar, solamente, cuatro usuarios (contando también a Nelson) en plena tarde de un espléndido día de otoño. Los usuarios de los parques no buscan solamente un marco adecuado para las casas, sino también un marco para ellos mismos. Para los usuarios, el parque es el primer plano y los edificios el fondo, y no al revés.

Las ciudades están llenas de parques que apenas si se justifican, incluidos algunos situados en distritos muy animados. Esto se debe a que algunos parques no se adaptan, en localización, tamaño o forma, para servir con éxito como patio público de la forma que he analizado. Tampoco son adecuados por su tamaño o su variedad de escenarios para convertirse en grandes parques metropolitanos. ¿Qué podemos, pues, hacer con ellos?

Si son suficientemente pequeños pueden servir para otros usos; por ejemplo, para recrear la vista. San Francisco es una ciudad muy afortunada en ese sentido. Una plataforma triangular *muerta* en un cruce de calle, que en la mayoría de las ciudades sería asfaltada o, con un seto y tres bancos, convertida en una polvorienta nadería, en San Francisco es un mundo vallado en miniatura, un profundo y fresco mundo de agua y plantas exóticas poblado por los pájaros atraídos al lugar. No se puede entrar. Ni falta que hace, porque los ojos nos adentran más en este mundo de lo que lo harían nunca los pies. San Francisco da una impresión de mucho verdor que alivia de la dureza pétrea de las ciudades. No obstante, San Francisco es una ciudad muy poblada y se emplea muy poco espacio para dar esta impresión. Este efecto se debe principalmente a los pequeños terrenos de cultivo intensivo y se multiplica porque muchas de las plantas de San Francisco están en vertical: macetas, enredaderas, diminutos parterres, parras, y esos pequeños parches *desperdiciados* en las cuestas, con vegetación hasta los topes.

El Gramercy Park de Nueva York supera una situación incómoda siendo agradable a la vista. Resulta que este parque es un patio privado vallado situado en un lugar público. Es propiedad de los inmuebles de las calles adyacentes. Hay que entrar con llave. Como está bendecido por unos árboles espléndidos, un cuidado exquisito y aire glamouroso, es un verdadero regalo para la vista de los transeúntes y, por lo que atañe a la gente afectada, esto lo justifica.

Pero los parques destinados primariamente a regalar la vista, sin otros usos combinados, están por definición donde la gente puede verlos; también por definición es mejor que sean pequeños, pues para cumplir su cometido han de hacerlo con belleza e intensidad, no repetitivamente.

Los parques más problemáticos son aquellos que están situados justamente en

lugares por donde no pasa nadie y por donde cabe suponer que nunca pasará nadie. Un parque público en este aprieto, afectado (porque en este caso es una afección) de un terreno de buen tamaño, está figuradamente en la misma situación que una gran superficie en un lugar donde la economía va mal. El rescate y justificación de esa tienda se hará mediante una gran concentración de lo que los comerciantes llaman *artículos más demandados* en vez de confiar en las *compras impulsivas*. Si los artículos demandados consiguen atraer un número suficiente de clientes, después podrían quedarse a hacer compras impulsivas.

Puestos ahora en el caso de un parque: ¿cuáles pueden ser los artículos más demandados?

Podemos encontrar algunos indicios al respecto observando algunos parques problemáticos. Por ejemplo, el parque Jefferson, en el East Harlem. Lo componen un número determinado de partes, la mayor claramente destinada para el uso general de la vecindad (equivalente a la compra impulsiva en el vocabulario comercial). Sin embargo todo hace imposible este propósito. Está situado en un extremo del barrio y limitado en una de sus partes por el río. Además, una calzada amplia y de tráfico muy intenso completa su aislamiento. Su diseño interior es de tipo longitudinal, con paseos desperdigados sin centros reales. A un forastero le parecerá, inmediatamente, un lugar extrañamente desierto. Para los que viven allí es un foco de conflictos, violencias y temor. Desde que ocurrió allí el brutal asesinato de un visitante por unos cuantos adolescentes, en 1958, ha sido abandonado y evitado más que nunca.

No obstante, entre las varias secciones del parque Jefferson, una se ha redimido con cierta gracia. Se trata de una gran piscina al aire libre, obviamente no lo suficientemente grande. A veces hay en ella más personas que agua.

Consideremos ahora el Corlears Hook, la parte de zona verde del East River donde sólo pude encontrar a dieciocho personas en sus céspedes y bancos un día de espléndido sol. Corlears Hook posee, en uno de sus extremos, un campo de béisbol, lo cual no tiene nada de particular; pero ese mismo día casi toda la vida del parque se había concentrado en este campo. Corlears Hook también posee, en medio de sus anodinas hectáreas de césped, un templete. Seis veces al año, en las noches de verano, miles de personas del Lower East Side inundan el parque para escuchar una serie de conciertos. Durante dieciocho horas al año, el parque de Corlears Hook cobra vida y es ampliamente disfrutado.

Aquí vemos a los artículos demandados en acción, aunque, evidentemente, demasiado limitados en cantidad y bastante ridículos en tiempo. No obstante, es evidente que la gente suele acudir a este tipo de parques a buscar artículos especiales, aunque no vayan para usarlo de manera general o impulsiva. En resumen, si un parque general no se sostiene por los usos que emanan de una diversidad intensa, natural y de los alrededores, tiene que convertirse en un parque especializado. Debe introducirse deliberadamente en el parque una diversidad de usos eficaz que atraiga deliberadamente a una secuencia de usuarios distintos.

Es la experiencia, el ensayo y error, lo que nos indica qué combinaciones (siempre diversas) de actividades pueden operar eficazmente como artículos de reclamo para un determinado parque problemático. Pero podemos hacer algunas generalizaciones útiles sobre los componentes. Primero, una generalización negativa: panorámicas y paisajismo no son artículos en demanda; quizá *debieran*, pero se ha demostrado que no es así. Funcionan como añadidos.

Por otra parte, una piscina es un artículo demandado. También la pesca, sobre todo si se pueden comprar cebos y alquilar botes. Campos de deportes. Carnavales y actividades semejantes[6].

También la música (aún la grabada en disco) y los espectáculos sirven como artículos en demanda. Es curioso lo poco que se ha hecho en los parques a este respecto; pues la introducción casual de la vida cultural es parte de la histórica misión de una ciudad. Es una misión que aún puede tener una gran influencia, como decía el *New Yorker* en un comentario sobre la temporada gratuita de Shakespeare en Central Park de 1958:

El ambiente, el tiempo, el color y las luces, y también la simple curiosidad los atrajeron; muchas personas no habían visto nunca una representación teatral. Cientos volvieron una y otra vez, un amigo nuestro nos dijo que había encontrado un grupo de niños negros que le dijeron que habían visto cinco veces *Romeo y Julieta*. La vida de estos conversos se ha ensanchado y enriquecido, así como el público del teatro americano del futuro. Pero espectadores como éstos, nuevos en el teatro, no se presentarán con uno o dos dólares para pagar por una experiencia que no saben si les resultará agradable.

En cierto modo, esto sugiere que las universidades con secciones de teatro (y, muy a menudo, con parques terribles y problemáticos en su vecindad) bien podían atar cabos en lugar de cultivar hostiles políticas de Territorio. La universidad de Columbia de Nueva York ha dado un paso constructivo proyectando instalaciones deportivas —para la Universidad y las vecindades inmediatas— en el parque Morningside, temido y evitado durante décadas. Si añadiera algunas otras actividades, como música o espectáculos, podría convertir un terrible lastre para la vecindad en un sobresaliente rasgo de ésta.

Las ciudades carecen de parques para actividades *menores* que actúen como artículos menores. Algunas pueden descubrirse observando simplemente lo que la gente hace cuando supone que no la observan. Por ejemplo, el administrador de un centro comercial cerca de Montreal encontraba todos los días su piscina ornamental hecha un asco. Se puso a espiar en las horas de cierre y descubrió que un grupo de niños la utilizaba a hurtadillas para lavar y limpiar sus bicicletas. Lugares para lavar bicicletas (allí donde la gente tenga bicis), lugares para alquilar y montar en bicicleta, para cavar en la tierra, para construir tiendas indias o cabañas con maderas viejas son todas ellas actividades que se acumulan fuera de las ciudades. Los portorriqueños que vienen a nuestras ciudades hoy no tienen ningún sitio al aire libre donde asar sus

cerdos a menos que encuentren un patio privado idóneo; pero asar un cerdo al aire libre y la fiesta que viene después puede ser tan divertido como los festivales callejeros italianos que los residentes han aprendido a apreciar, jugar con cometas es sin duda una actividad menor pero hay gente que adora hacerlo, y eso nos sugiere lugares para volar cometas y donde se vendan los materiales para hacerlas, con espacios para construirlas. El patinaje sobre hielo solía ser una diversión propia de los estanques de las ciudades del norte hasta que se desterró. En la 5ª Avenida había cinco espléndidos estanques para patinar, entre las calles 31 y 98, sólo a cuatro manzanas de la pista de patinaje del Rockefeller Plaza. Las pistas artificiales han permitido el redescubrimiento del patinaje sobre hielo, y en ciudades como Nueva York, Cleveland, Detroit y Chicago las pistas artificiales han ampliado la estación de este deporte a casi medio año. Todos los distritos de cualquier ciudad podrían disfrutar y usar probablemente de una pequeña pista de patinaje al aire libre en un parque, y suscitar así también la presencia de numerosos espectadores. Ciertamente, pequeñas pistas de patinaje instaladas en numerosos emplazamientos es algo mucho más civilizado y agradable que las grandes pistas centralizadas.

Todo esto requiere dinero. Pero las ciudades americanas de hoy, bajo la ilusión de que los espacios abiertos son buenos por definición y de que la cantidad es equivalente a la calidad, malgastan dinero en parques, espacios recreativos y terrenos dentro de las urbanizaciones demasiado amplios, demasiado numerosos, demasiado fúnebres, mal localizados y por tanto demasiado aburridos o inconvenientes para ser usados.

Los parques públicos no son abstracciones ni repositorios automáticos de virtud y elevación moral, como no son abstracciones las aceras. No significan nada divorciados de sus funciones y usos tangibles y prácticos; por lo tanto no significan nada divorciados de los muy tangibles efectos aplicados sobre ellos —para bien o para mal— de los distritos urbanos circundantes y los usos que los afectan.

Los parques de uso general pueden añadir y añaden un gran atractivo a las vecindades que la gente ya encuentra atractivas para otros usos variados. Contribuyen a depreciar barrios que la gente no encuentra atractivos por otras muchas causas, pues exageran el aburrimiento, el peligro y la vaciedad. Cuanto más logradamente haya mezclado una ciudad la diversidad de usos y usuarios en la cotidianeidad de sus calles, de manera más lograda, informal y económica su gente dará vida y sostendrá parques bien localizados que así devolverán gracia y encanto a sus vecindades, en lugar de vaciedad.

06
Usos de los barrios

Barrio es una palabra que ha llegado a sonar como un poema de San Valentín. Como concepto sentimental, *barrio* es dañino para el urbanismo. Como tal, impulsa a moldear a la fuerza la vida de una ciudad como imitaciones de la vida residencial o provinciana. El sentimentalismo juega con melosas intenciones en lugar de con el sentido común.

Un barrio logrado es un lugar que mantiene sus problemas a una distancia tal que no se deja destruir por ellos. Un barrio fracasado es un lugar abrumado por sus defectos y problemas y progresivamente indefenso ante ellos. Nuestras ciudades contienen toda la escala de éxito y fracaso. En conjunto, nosotros los americanos manejamos pobremente los barrios urbanos, como se puede comprobar por la lista interminable de fracasos registrados en nuestros grandes ensanches grises por una parte, y en la conversión en Territorios de las ciudades reconstruidas, por otra.

Está de moda suponer que unos toques de buena vida crearán un buen barrio: escuelas, parques, casas limpias y demás. ¡Qué fácil sería la vida si así fuese! Qué encantador sería poder controlar una sociedad tan complicada y terca con sólo derramar sobre ella unos simples bienes materiales. En la vida real las causas y los efectos no son tan simples. Un estudio sobre Pittsburgh —emprendido para mostrar la correlación, supuestamente clara, entre mejores alojamientos y una mejora de las condiciones sociales—, comparó las cifras de delincuencia en barrios bajos aún no saneados y en unos complejos de viviendas nuevos, y llegó a la embarazosa conclusión de que la delincuencia era mayor en los alojamientos mejorados. ¿Quiere decir ésto que un mejor hábitat aumenta la delincuencia? En absoluto. Significa que otras cosas pueden ser mucho más importantes que el alojamiento; y también significa que no existe una relación directa y simple entre una buena casa y un buen comportamiento, un hecho que desde hace tiempo debía haber sido evidente a la vista de toda la historia del mundo occidental, toda nuestra literatura y todas nuestras observaciones directas y personales. Una buena vivienda es un artículo bueno por sí mismo, en tanto refugio. Pero, cuando intentamos justificar ese buen refugio con el pretencioso fundamento de que es una fuente inagotable de milagros sociales y familiares, nos engañamos miserablemente a nosotros mismos. Reinhold Niebuhr ha llamado a este particular engaño, *la doctrina de la salvación por el ladrillo.*

Lo mismo podemos decir de las escuelas. Una buena escuela es una cosa muy importante, pero no depende de ella en absoluto el rescatar un mal barrio o el crear uno bueno. Ni una escuela instalada en un edificio espléndido garantiza, como todo el mundo sabe, una buena educación. Las escuelas, como los parques, son más bien unas versátiles criaturas hijas de sus vecindades (a la vez que criaturas de una política más amplia). En un mal barrio, las escuelas acaban totalmente arruinadas, tanto física

como socialmente; en cambio, los buenos barrios mejoran sus escuelas luchando por ellas[1].

No se puede concluir que familias de la clase media o alta construyan buenos barrios, y que las familias pobres no lo logren. Por ejemplo, en medio de la pobreza del North End de Boston, del West Greenwich Village o del distrito del Matadero Municipal de Chicago (tres áreas que, por cierto, los urbanistas tacharon de insalvables), se crearon excelentes barrios: barrios cuyos problemas internos disminuyeron con el tiempo, en lugar de aumentar. Mientras tanto, en medio de la antaño opulenta gracia y serenidad de la bella Eutaw Place de Baltimore, en medio de la entonces solidez aristocrática del South End de Boston y en los confines culturalmente privilegiados de Morningside Heights de Nueva York, y en medio de kilómetros y kilómetros de monótonos distritos para grises y respetables clases medias, surgieron barrios malos, barrios cuya apatía y fracaso interno se fue agravando con el tiempo en lugar de aliviarse.

Buscar los elementos de éxito de un barrio en sus altos niveles de dotación material o en habitantes supuestamente competentes y no problemáticos o en nostálgicas reminiscencias de la vida provinciana es una pérdida de tiempo. Elude el meollo del problema, a saber: qué hacen las vecindades —si es que lo hacen— que pueda ser útil social y económicamente a las ciudades, y cómo lo hacen.

Tendremos algo sólido para mascar si pensamos en los barrios como órganos mundanos de autogobierno. Nuestros fracasos en los barrios urbanos son en última instancia fracasos en la creación de autogobiernos locales. Y nuestros éxitos son éxitos de autogobiernos locales. Empleo la palabra autogobierno en su sentido más amplio, significando tanto la autogestión formal de la sociedad como la informal.

Las exigencias y técnicas específicas del autogobierno en las grandes capitales difieren de las exigencias y técnicas de autogobierno en las aglomeraciones urbanas más pequeñas. Por ejemplo, tenemos el problema de todos esos desconocidos. Para pensar en un barrio como órgano de autogobierno urbano o de autogestión hay que desechar algunas ortodoxas e irrelevantes nociones sobre los barrios, que pueden ser adecuadas para comunidades asentadas en aglomeraciones pequeñas, pero no en las grandes ciudades. En primer lugar, deshacernos de cualquier ideal de barrio como unidad introvertida y autosuficiente.

Desgraciadamente, la teoría urbanística ortodoxa se ha volcado en el ideal de unos barrios supuestamente agradables y vueltos sobre sí mismos. En su forma más pura, el ideal es un barrio integrado por unas siete mil personas, número supuestamente suficiente para poblar una escuela primaria, sostener una tienda de primera necesidad y un centro comunal. Después, esta unidad se divide en grupos más pequeños, de un tamaño a escala de los juegos y el manejo supuesto de los niños y de la charla de las amas de casa. Aunque el *ideal* pocas veces se reproduce literalmente, es el punto de partida de casi todos los planes de reordenación urbanística de las vecindades, de todos los nuevos complejos de viviendas, de los

planes modernos de edificaciones, y también de los ejercicios prácticos hechos por los estudiantes de arquitectura y urbanismo, que castigarán con sus adaptaciones a las ciudades del mañana. Sólo en la ciudad de Nueva York, en 1959, más de medio millón de personas vivían en adaptaciones de esta visión de los barrios planificados. Este *ideal* de barrio como una isla replegada sobre sí misma es hoy un factor importante en nuestra vida cotidiana.

Para darnos cuenta de lo estúpido y aun dañoso que es este *ideal* para las ciudades, tenemos que aceptar la existencia de una diferencia básica entre estas pócimas aplicadas a las ciudades y la vida en una ciudad pequeña. En una pequeña ciudad de cinco o diez mil habitantes, si uno va a la Calle Mayor (análoga al centro comercial o al centro comunitario en un barrio urbanizado), se tropezará con gente que conoce del trabajo, o con la que fue a la escuela, o que ve en la iglesia, o con los profesores de sus hijos, o con profesionales artesanos cuyos servicios ha requerido en alguna ocasión, o con amigos de conocidos suyos o gente que conoce por su reputación. Dentro de los límites de una ciudad pequeña o pueblo grande, las conexiones entre sus vecinos se cruzan y entrecruzan y esto crea comunidades funcionales y esencialmente cohesivas en pueblos con más de siete mil personas y, en cierta medida, en las ciudades pequeñas.

Pero una población de cinco o diez mil residentes en una gran ciudad no posee este grado de interconexiones naturales, salvo en circunstancias verdaderamente extraordinarias. Es un hecho que ningún plan urbanístico, por muy hogareño que pretenda ser, puede cambiar. Si pudiese, efectivamente, el precio sería la destrucción de la ciudad como tal zonificándola en pueblos grandes. Cuando lo intentan y no lo consiguen, con la mejor intención del mundo, parcelan la ciudad en un racimo de Territorios recíprocamente hostiles y sospechosos. Todavía podrían señalarse otros muchos fallos en este *ideal* de los barrios urbanizados y sus variadas adaptaciones[2].

Últimamente, unos cuantos urbanistas, principalmente Reginald Isaacs, de Harvard, han empezado con gran audacia a preguntarse si la noción de barrio tiene algún significado en las grandes ciudades. Isaacs señala que la gente de una ciudad es móvil. Puede escoger cualquier cosa en toda la ciudad (e incluso más lejos), desde un trabajo, un dentista, su ocio, los amigos, las tiendas, los espectáculos o, en algunos casos, las escuelas de sus hijos. Los habitantes de una ciudad, dice Isaacs, no se encierran en el provincianismo de un barrio. ¿Por qué habrían de hacerlo? ¿La gracia de la ciudad no es la amplitud y riqueza de sus oportunidades?

Ésa es precisamente la gracia de las ciudades. Más aún, esta misma fluidez de funciones y posibilidades de elección de los ciudadanos es precisamente el fundamento subyacente de la inmensa mayoría de las actividades culturales de una ciudad y de todo tipo de iniciativas. Porque se pueden pescar habilidades, materiales y clientes en una enorme piscina, donde hay de todo con una extraordinaria variedad, no sólo en el centro urbano, sino en otros distritos de la ciudad que desarrollan especialidades propias. Y pescando de esta manera en la gran piscina de la ciudad las

empresas urbanas aumentan el abanico de opciones de trabajos, objetos, entretenimiento, ideas, contactos y servicios de los residentes.

Al margen de lo que puedan ser o no ser los barrios y de la utilidad que puedan tener u obligárseles a tener, sus cualidades no pueden ir en contra de la imparable fluidez y movilidad de funciones de la ciudad, ya que de hacerlo se debilitaría globalmente la ciudad de la que son parte. La carencia de una autosuficiencia social o económica es necesaria para los barrios, simplemente porque forman parte de una ciudad. Isaacs tiene razón cuando señala que el concepto de barrio no tiene sentido en una ciudad, siempre que los pensemos como unidades autosuficientes según el modelo de los pueblos.

Pero a pesar de la innata extroversión de los barrios, de ello no se deduce que los habitantes de una ciudad puedan vivir mágicamente sin ellos. Incluso el ciudadano más urbanita se preocupa del ambiente de su calle y distrito, por muchas opciones que se le ofrezcan fuera del mismo; y la mayoría de los vecinos dependen en gran manera de su barrio para su vida cotidiana.

Asumamos (cosa bastante normal, por otra parte) que a los vecinos de una ciudad sólo les une un determinado fragmento de geografía. Si fracasan en gestionar decentemente su fragmento particular, éste fracasa. No existe un *ellos* poderoso y omnisciente para hacerse cargo de la autogestión local. Los barrios de las ciudades no necesitan procurar a sus vecinos una vida artificial de pueblo; intentarlo es estúpido y destructivo. Los barrios de una ciudad tienen que proporcionar medios para desarrollar un tipo civilizado de autogestión. Éste es el problema.

Considerando las vecindades como órganos de autogestión, considero que sólo son útiles tres tipos de vecindades: la ciudad en su conjunto; las vecindades de calle o barrios, los grandes distritos, de dimensiones suburbanas y de unos cien mil habitantes o más en el caso de las grandes capitales.

Cada uno de ellos tiene funciones distintas que realizar, pero los tres se complementan mutuamente de una manera, cierto, muy compleja. Es imposible decir cuál de los tres es más importante. Para que una vecindad prospere favorablemente, los tres son necesarios. Pienso también que otros tipos de vecindades estorban y dificultan o imposibilitan un auténtico autogobierno.

La vecindad más obvia de las tres (aunque muy pocas veces se le llama así) es la primera, es decir, la ciudad en su conjunto. No debemos olvidar nunca, ni minimizar, esta comunidad parental cuando pensamos en las partes más pequeñas de la ciudad. Es la fuente de casi todo el dinero público, aun cuando en último término procede de las arcas federales o del Estado. Es ahí donde se toman casi todas las decisiones políticas y administrativas, para bien o para mal. Es también donde el bien general entra a menudo en conflicto, abierto o encubierto, con intereses ilegales o destructivos.

Además, arriba en este plano encontramos comunidades con intereses específicos

y grupos de presión. La vecindad de la ciudad en su conjunto es donde los vecinos particularmente interesados en el teatro o la música u otras artes se relacionan, vivan donde vivan. También es donde las personas de profesiones y negocios específicos, o las ocupadas en determinados problemas particulares intercambian ideas y, a veces, empiezan a actuar. El Profesor P. Sargant Florence, experto británico en Economía y Urbanismo, ha escrito: «Mi experiencia personal es que, además del hábitat intelectual normal, como Oxford o Cambridge, me hace falta una ciudad de un millón de habitantes para encontrar los veinte o treinta amigos que necesito». Esto es algo desdeñoso, desde luego, pero el profesor Florence señala una gran verdad. Es de suponer que le gusta que sus amigos sepan de qué habla. Cuando William Kirie, del Centro Comunitario y Helen Hall, del Centro de la calle Henry (a las afueras de Nueva York), se reúnen con los miembros del *Consumers Union*, una revista todavía más a las afueras, con los investigadores de la universidad de Columbia y con los administradores de una Fundación, para estudiar entre todos la ruina personal y comunal que han provocado los locales de prestamistas y usureros en las urbanizaciones de clase baja, saben de qué están hablando y, lo que es más, pueden juntar sus conocimientos específicos con un determinado tipo de dinero para aprender cada día algo más sobre el problema y encontrar formas de combatirlo.

Cuando mi hermana Betty, ama de casa, ayuda a pensar un esquema para la escuela pública de Manhattan a la que asiste uno de sus hijos —en el que los padres que saben inglés ayudan a hacer los deberes a los niños cuyos padres no saben—, y el esquema funciona, este conocimiento se filtra a la comunidad de los especialmente interesados por ello en la ciudad en su conjunto. Como resultado, mi hermana Betty se encontró una noche en el distrito Bedford-Stuyvesant de Brooklyn explicando a un grupo de diez presidentes de AMPAs del distrito cómo funciona su esquema y aprendiendo cosas nuevas a cambio.

El que la ciudad en su conjunto pueda reunir a gente en comunidades de intereses es una de sus mejores cualidades. A su vez, una de las cosas que necesita un distrito urbano cualquiera es gente con acceso real a la esfera política, la administrativa y a las comunidades de intereses particulares de una ciudad entera.

En la mayoría de las grandes capitales, los americanos nos apañamos razonablemente bien para crear vecindades viables pertenecientes a la ciudad en su conjunto. Las personas con intereses similares y complementarios suelen encontrarse con bastante facilidad. Ciertamente, se hace mucho más eficazmente en las grandes capitales (excepto en Los Ángeles, deplorable a este respecto, y Boston, lo que resulta patético). Y todavía podemos decir que los Gobiernos de las grandes capitales, según nos documentaba Seymour Freedgood, de la revista *Fortune*, en su obra *The Exploding Metropolis*, son muy capaces y enérgicos en muchos ámbitos, más de lo que pudiera suponerse contemplando la evolución de los asuntos sociales y económicos en las vecindades fracasadas de esas mismas ciudades. Sean cuales fueren nuestras desastrosas flaquezas, es difícil que se dé una total incapacidad para

formar vecindades en la cima, extraídas de la ciudad en su conjunto.

En el otro extremo están las calles y los minúsculos barrios que forman, como el nuestro de Hudson Street, por ejemplo.

En los primeros capítulos de este libro hice constante referencia a las funciones de autogobierno que desempeñan las calles: tejer redes de vigilancia pública que protejan también a los desconocidos; tejer redes de vida pública cotidiana a pequeña escala, de confianza y control sociales; ayudar a los niños a que se integren en una vida social urbana tolerante y razonablemente responsable.

Las barrios de una ciudad tienen aún otra función vital de autogobierno: deben recabar eficazmente ayuda ante problemas demasiado grandes para que la calle los maneje. A veces, esta ayuda ha de venir de la ciudad en su conjunto, en la otra punta de la escala. Dejo caer esto por ahora, pero recuérdenlo.

Todas las funciones de autogobierno son humildes, pero indispensables. A pesar de tantos experimentos, planificados y no planificados, las calles animadas no tienen sustitutos.

¿Cómo es de grande un barrio que funciona de manera viable? Si miramos las redes de barrios logrados en la vida real, veremos que la pregunta no tiene sentido, los barrios no tienen límites bien delimitados que los determinen como unidades distintas. Las dimensiones cambian según la óptica particular de cada vecino; algunos de éstos extienden sus relaciones o actividades más lejos que otros. En verdad, una buena parte del éxito de estas vecindades depende de su superposición y entretejido con las calles que hace esquina. Gracias a esto procuran a sus habitantes una diversidad económica y visual. La residencial Park Avenue de Nueva York sería en principio un caso extremo de monotonía vecinal, y efectivamente lo sería si fuera una calle aislada. Por suerte, el barrio de un residente de Park Avenue comienza en el Park, cierto, pero rápidamente dobla una esquina cualquiera y luego otra. Es parte de un conjunto de barrios entrelazados que albergan enorme diversidad, no una simple avenida.

Sin duda alguna podemos encontrar muchos barrios con límites muy determinados. Están formados por edificios grandes (y, por tanto, con muy pocas calles), porque los edificios grandes tienden a aislarse físicamente. No hay que apostar por barrios de una sola calle aislada, generalmente es un rasgo de fracaso. Refiriéndose a los problemas de un área de anchas, monótonas y aisladas manzanas residenciales en el West Side de Manhattan, el Dr. Dan W. Dodson, del Centro de Estudios de Relaciones Humanas de la Universidad de Nueva York, observó: «Cada calle es un mundo separado, con su propia cultura. Muchos de los entrevistados no concebían un barrio distinto a la calle en la que viven».

Resumiendo la incompetencia de esa área, el Dr. Dodson comenta: «El estado actual de la vecindad indica que su gente ha perdido la capacidad para la acción colectiva; o ya habría presionado a las autoridades locales y a los agentes sociales

para corregir algunos de los problemas de la comunidad». Estas dos observaciones del Dr. Dodson sobre el aislamiento y la incompetencia de una calle están íntimamente relacionadas.

En resumen, los buenos barrios no son unidades discretas. Son continuidades físicas, sociales y económicas, a pequeña escala por supuesto, pero pequeña en el sentido de que la longitud de las hebras que hacen la cuerda es pequeña.

Allí donde nuestras calles tienen una suficiente vida comercial, vitalidad general, usos e intereses para alimentar una continuidad de la vida pública de calle, los americanos demostramos ser bastante capaces de autogobierno callejero. Esta capacidad se aprecia y destaca mucho en los distritos de personas pobres o antiguos pobres. Pero los barrios relajados y competentes en sus funciones son también característicos de distritos de renta alta que conservan una popularidad perenne —no una moda pasajera—, como el East Side de Manhattan, entre las calles 50 y 80, o el distrito de Rittenhouse Square, en Filadelfia.

Evidentemente, nuestras ciudades carecen de suficientes calles equipadas para la vida ciudadana. Tenemos demasiadas áreas afectadas por la Gran Carcoma de la Monotonía. Pero muchas, muchísimas calles realizan bien sus humildes cometidos y recaban la lealtad de sus vecinos, salvo que (o hasta que) queden destruidas por el contagio de problemas urbanos demasiado grandes para ellas, o por el abandono por demasiado tiempo del equipamiento que sólo la ciudad en su conjunto puede procurar, o por una política urbanística ante la que son demasiado débiles para derrotarla.

Con ello llegamos al tercer tipo de barrio capaz de autogobierno: el distrito. Aquí es donde somos más débiles y donde mayores son nuestros fracasos. Tenemos gran abundancia de distritos, pero sólo nominalmente. Muy pocos funcionan.

La principal función de un buen distrito es mediar entre los indispensables barrios, desamparados políticamente, y la poderosa ciudad en su conjunto.

Entre los responsables de la ciudad, en las altas esferas, hay mucha ignorancia. Esto es inevitable, puesto que las grandes ciudades son demasiado grandes y complejas como para ser comprendidas al detalle desde cualquier punto, aunque sea el más alto, por cualquier ser humano; pero la esencia está en el detalle. Un grupo de ciudadanos del distrito del East Harlem, preparando una entrevista con el alcalde y sus ayudantes, elaboró un documento relatando la devastación sufrida por el distrito a consecuencia de una serie de medidas tomadas desde las alturas más remotas (de intención inmejorable, al menos en la mayoría de los casos); añadieron el siguiente comentario: «Hemos de manifestar cuán a menudo los que trabajamos o vivimos en el East Harlem, los que estamos diariamente en contacto con el distrito, lo vemos de manera muy diferente a […] las personas que sólo lo conocen de paso y a la carrera, o leen algo sobre él en los periódicos y toman decisiones sobre él desde el centro urbano». He oído estas mismas palabras, o casi, en Boston, Chicago, Cincinnati, St.

Louis, etc. Es una queja que resuena en todas nuestras grandes capitales.

Los distritos tienen que ayudar a llevar los recursos de la ciudad allí donde los barrios los necesitan; así como a traducir las experiencias de la vida real de los barrios en políticas y objetivos de la ciudad en su conjunto. Además, han de cooperar en el mantenimiento de áreas viables y civilizadas, no sólo para sus residentes sino también para otros usuarios: trabajadores, clientes, visitantes de la ciudad en su conjunto.

Para cumplir estas funciones, un distrito eficaz ha de ser lo suficientemente grande como para tener peso en la vida de la ciudad en su conjunto. Para este cometido es completamente inoperante la teoría urbanística del barrio *ideal*. Un distrito tiene que ser grande y poderoso para poder pelear en el Ayuntamiento. Uno menor no sirve para nada. Por supuesto, combatir en el Ayuntamiento no es la única función de un distrito ni necesariamente la más importante. Pero es una buena definición del tamaño en términos funcionales, porque a veces un distrito tiene que hacer exactamente esto, y porque un distrito sin poder ni voluntad para luchar y ganar en el Ayuntamiento cuando sus vecinos se sientan gravemente amenazados es posible que tampoco tenga poder ni voluntad para enfrentarse a otros problemas serios.

Volvamos un momento a los barrios callejeros y recojamos el hilo que dejamos pendiente: la tarea, que incumbe a un buen barrio, de recabar ayuda cuando surge un problema demasiado grande.

Nada hay más desamparado que una calle sola cuando sus problemas superan su poder. Reflexionemos, a título ilustrativo, sobre lo sucedido en un caso de droga en una calle del Upper West Side de Manhattan en 1955. Los vecinos de esta calle trabajaban en distintos lugares diseminados por toda la ciudad y tenían amigos y conocidos tanto en la calle como fuera de ella. Esta calle gozaba de una vida pública razonablemente floreciente, centrada en los portales de las casas, pero carecía de tiendas y de personajes públicos regulares. Tampoco tenía relación con el distrito; de hecho, su área no tenía distrito, más que nominalmente.

Cuando empezó la venta de heroína en un apartamento, una corriente de drogadictos se filtró en la calle, no para vivir sino para hacer sus contactos. Necesitaban dinero para comprar la droga. La respuesta fue una ola de asaltos y robos en dicha calle. Los vecinos tenían miedo de volver los viernes con su salario en el bolsillo. A veces, terribles gritos sembraban el espanto por la noche entre la vecindad. Les avergonzaba recibir visitas. Algunos de los adolescentes de la calle eran adictos y otros más se volvieron.

La mayoría de los vecinos eran personas respetables y conscientes e hicieron lo que pudieron. Llamaron a la policía muchas veces. Algunos tomaron la iniciativa de investigar y se enteraron de que el organismo encargado de estos delitos era la Brigada de Estupefacientes. Dijeron a los detectives dónde se vendía la heroína, quién era el vendedor, cuándo se realizaban las operaciones, y qué días venían nuevas remesas.

No sucedió nada, salvo que las cosas empeoraron.

No ocurre nunca nada cuando una calle pequeña, desamparada, lucha sola frente a algunos de los más graves problemas con que se enfrenta una gran ciudad.

¿Se habían dejado sobornar los policías? ¿Cómo saberlo?

Careciendo de las redes de solidaridad de una buena vecindad, careciendo de relaciones a las que les importara su problema y aportaran su peso, los vecinos no podían ir más lejos de lo que fueron. ¿Por qué, al menos, no recurrieron al representante de su distrito o contactaron con el club político local? Nadie en esa calle conocía a semejantes personas (un diputado representa a unos ciento quince mil electores) ni a nadie que los conociera. En resumidas cuentas, esta calle no tenía ninguna conexión con los organismos eficaces del distrito. Los vecinos que podrían haber gestionado esto se mudaron cuando vieron que la situación de la calle era desesperada. La calle quedó sumida en el caos y la barbarie.

Mientras ocurrían estos acontecimientos, Nueva York tenía un comisionado de Policía muy enérgico y capaz, pero ningún vecino de esa calle pudo llegar hasta él. Sin una eficaz información procedente de las calles y sin la presión ejercida por los distritos, también él se quedó en cierto modo indefenso. Con este hiato, las mejores intenciones de la cima no llegan a nada en la base y viceversa.

Algunas veces, la ciudad no es la ayuda potencial, sino la antagonista de la calle y, de nuevo, si no tiene ciudadanos extraordinariamente influyentes, la calle queda desamparada. Recientemente, tuvimos este problema en Hudson Street. Los ingenieros de la Junta de Manhattan decidieron reducir en tres metros la anchura de nuestras aceras, como parte de un rutinario y necio programa urbano de ampliación de espacio para el tráfico.

Los vecinos hicimos lo que pudimos. Un impresor artesanal dejó a un lado un encargo urgente e imprimió un sábado por la mañana una petición de emergencia para que los niños, sin escuela por la tarde, la distribuyeran por las inmediaciones. Los vecinos de las calles adyacentes extendieron a su vez el impreso y pidieron firmas.

Los niños de las dos escuelas parroquiales, una episcopal y otra católica, llevaron impresos a sus casas. Reunimos unas mil firmas de los residentes de la calle en cuestión y de otras próximas. En conjunto, suponían la inmensa mayoría de los adultos directamente afectados por la medida. Muchos comerciantes o propietarios de establecimientos públicos o pequeños talleres escribieron cartas; constituimos, además una delegación para visitar al Presidente de la Junta municipal de Manhattan, funcionario electo responsable.

Pero nosotros solos habríamos conseguido muy poco. Nos enfrentábamos con una política urbana general consagrada; nos oponíamos a una contrata que seguramente daría mucho dinero a alguien, cuyos preparativos estaban seguramente muy avanzados ya. Habíamos tenido noticias de la existencia de semejantes proyectos por casualidad escasamente antes de que comenzasen los trabajos de demolición. No se le había dado publicidad, pues se trataba simplemente de un reajuste de la línea del

bordillo.

Nos dijeron, en un principio, que no se cambiarían los planos; la acera era prescindible. Necesitábamos más fuerza para apoyar nuestra lastimera protesta. Esta fuerza vino de nuestro distrito; Greenwich Village. Ciertamente, el fin principal de nuestras recogidas de firmas —aunque no muy ostensible— era el de escenificar ante todo el distrito que había surgido un asunto importante… Las rápidas resoluciones aprobadas por las organizaciones de distrito nos ayudaron más que todas las manifestaciones de opinión recogidas en nuestro barrio. El hombre que consiguió la cita para nuestra delegación, Anthony Dapolito, presidente de la Asociación de vecinos de Greenwich Village, y los componentes de nuestra delegación que ejercieron más influencia viven en otras calles del distrito. Fueron influyentes justamente porque representaban la opinión y a los creadores de la opinión a escala de distrito. Gracias a su ayuda, ganamos.

Sin la posibilidad de movilizar un apoyo semejante, la mayoría de las calles apenas intentan defenderse, tanto si sus problemas vienen del Ayuntamiento o de otros inconvenientes de la condición humana. A nadie le gusta sudar para nada.

La ayuda recibida nos colocó a algunos individuos en la obligación de ayudar a otros barrios o de contribuir en las causas del distrito en general cuando haga falta. Si lo descuidamos, quizá no nos ayuden la próxima vez que lo necesitemos.

Un distrito eficiente a la hora de transmitir información desde las calles hacia arriba consigue a veces traducirla en política municipal. Son interminables los ejemplos a este respecto; recogeremos uno como ilustración. Mientras escribo estas líneas, parece que la ciudad de Nueva York está reformando las terapias para los drogadictos y, a la vez, el Ayuntamiento ejerce presión sobre el Gobierno federal para que amplíe y reforme las terapias de desintoxicación y aumente sus esfuerzos para detener el contrabando de narcóticos del extranjero. En el origen de las investigaciones y movilizaciones que han dado impulso a estas iniciativas no hay ningún misterioso *ellos*. Las primeras movilizaciones públicas para la reforma y ampliación de las terapias no partieron de los funcionarios sino de los grupos de presión de diferentes distritos, como East Harlem y Greenwich Village. La forma bochornosa en la que se arrestaba a las víctimas mientras los intocables vendedores operaban abiertamente fue expuesta a la consideración pública por estos grupos de presión ciudadana, no por los funcionarios y, menos aún, por la policía. Estos grupos de presión ciudadana han estudiado el problema y han hecho presión en favor de los cambios citados; y continuarán haciéndolo, precisamente porque conocen de primera mano experiencias concretas en sus propias calles y barrios. La experiencia de una calle huérfana como la del Upper West Side, por otro lado, nunca enseña nada excepto a salir por piernas.

Resulta tentador suponer que los distritos son algo así como federaciones de barrios separados. El Lower East Side de Nueva York intenta ahora formar un distrito eficaz según este modelo, para lo cual ha recibido amplias y filantrópicas sumas. Un

sistema federado formal funciona bastante bien siempre para objetivos en los que prácticamente todos los interesados estén de acuerdo; por ejemplo, presión para un nuevo hospital. Pero ocurre que muchas cuestiones vitales de la cotidianidad urbana resultan ser controvertidas. En el Lower East Side, por ejemplo, la estructura organizativa federada del distrito incluye, mientras escribo esto, a un cierto número de personas que intentan defender sus viviendas y barrios de desaparecer bajo las excavadoras; también contiene promotores de cooperativas de viviendas y otros grupos comerciales deseosos de que los poderes gubernamentales expulsen a estos residentes. Son conflictos reales de intereses (en este caso, el antiguo conflicto entre el depredador y su víctima). Los que intentan salvarse a sí mismos derrochan energía y esfuerzos inútilmente, buscando que se aprueben resoluciones y cartas en juntas de las que son miembros sus mayores enemigos.

Ambos bandos, en ardientes combates a propósito de cuestiones locales importantes, precisan acumular toda la fuerza disponible a escala de distrito (una escala menor es ineficaz) para ejercer presión sobre la política local que quieren conformar o las decisiones sobre las que quieren influir. Tienen que pelear entre ellos y también con los funcionarios, en el plano donde se toman las decisiones, porque esto es lo que cuenta a la hora de ganar. Todo lo que divida a los adversarios, todo lo que fragmente su fuerza y disuelva sus esfuerzos a través de mociones *decisivas* con jerarquías y juntas de niveles ineficaces, carentes del poder de decisión de un gobierno responsable, vicia la vida política, la eficacia y el autogobierno de los ciudadanos. Se convierte en un simulacro de autogobierno.

Cuando Greenwich Village luchaba para impedir que su parque, el Washington Square, fuese partido en dos por una autopista, por ejemplo, la opinión de la mayoría se oponía a la autopista. Pero no era una opinión unánime; entre los partidarios de la autopista había numerosas personas eminentes, que lideraban pequeños sectores del distrito. Naturalmente, intentaron mantener la batalla en el nivel de las organizaciones sectoriales, como lo quería también el Gobierno de la ciudad. Con esta táctica la opinión mayoritaria se habría agotado y habría perdido. Y estaba agotándose hasta que alguien acertó a ver claro, Raymond Rubinow, un hombre que trabajaba en el distrito pero que no vivía en él. Rubinow ayudó a formar un comité *conjunto* de emergencia, una auténtica organización de distrito transversal a otras líneas organizativas. Un distrito eficaz opera como todo por derecho propio y, en especial, los ciudadanos que están de acuerdo en cuestiones controvertidas deben actuar juntos a escala del distrito, o no llegan a ninguna parte. Un distrito no son reinos de taifas trabajando en federación. Si funciona, funciona como unidad integral de poder y opinión, lo bastante grande como para ser tenido en cuenta.

Nuestras ciudades poseen muchos barrios semejantes a islas, demasiado pequeñas para funcionar como distritos; esto incluye no sólo los barrios planificados sino muchos no planificados. Estos últimos son unidades demasiado pequeñas que han crecido con el tiempo y que a menudo son enclaves residenciales de grupos étnicos

muy diferenciados. Muy frecuentemente, llevan a cabo bien y con energía las funciones vecinales de las calles y de esta manera controlan los problemas sociales y la podredumbre que afecta a su barrio desde dentro. Pero estos distritos excesivamente pequeños están tan indefensos como las calles contra los problemas y la podredumbre que viene de fuera. No suelen beneficiarse de ninguna mejora de sus servicios públicos porque carecen de fuerza para conseguirla. Están indefensos ante la condena a una muerte lenta que supone vivir en un área incluida en una lista negra por los créditos hipotecarios, un problema terriblemente difícil de solucionar incluso con un impresionante poder de distrito. Si entran en conflicto con las vecindades contiguas, tanto ellos como los de estas últimas quedarán inermes para mejorar sus relaciones. La insularidad hace que de hecho estas relaciones se deterioren aún más.

Algunas veces, por supuesto, una vecindad demasiado pequeña para funcionar como un distrito consigue los beneficios del poder gracias a que alguno de sus residentes es un personaje de excepcional influencia o por albergar una institución importante. Pero los ciudadanos de estos barrios pagan un precio por este regalo de poder cuando llega el momento en que sus intereses chocan con los de *Papá Pezgordo* o *Papá Institución*. No pueden derrotar a Papá en las oficinas gubernamentales, donde se toman las decisiones, y por tanto son incapaces de influir sobre él o de enseñarle. En este trance desesperado se encuentran muy a menudo los ciudadanos de un barrio con, por ejemplo, una universidad.

El que un distrito con suficiente fuerza potencial llegue a convertirse en un órgano eficaz y útil de autogobierno democrático depende mucho de si logra superar la insularidad de los pequeños barrios existentes dentro del mismo. Es sobre todo un problema social y político para los distritos y sus habitantes, y también un problema físico. Urbanizar deliberada y físicamente sobre la base de que un barrio separado y de dimensiones inferiores a las normales de un distrito es un ideal válido es subvertir gravemente el autogobierno; no son excusa los motivos sentimentales o paternalistas. La política de acentuar el aislamiento físico de los barrios demasiado pequeños con desvergonzadas distinciones sociales, como ocurre en los conjuntos residenciales con residentes filtrados por nivel de ingresos, es salvajemente destructiva para el eficaz autogobierno y autogestión de las ciudades.

No vengo a descubrir el valor de los distritos urbanos que disponen de un poder real (y en los que los barrios no están perdidos como unidades infinitesimales). Este valor se redescubre y demuestra empíricamente una y otra vez. Casi todas las grandes ciudades tienen uno de estos distritos. Otras muchas áreas urbanas luchan también esporádicamente, en épocas de crisis, por funcionar como verdaderos distritos.

No es sorprendente que un distrito con una fuerza y una capacidad de acción razonables acumule con el tiempo un poder político considerable. Con el tiempo generan también individuos capaces de operar simultáneamente tanto a escala callejera como de distrito, y en escala de distrito a la vez que en la ciudad en su conjunto.

El corregir nuestro desastroso fracaso a la hora de desarrollar distritos operativos es un problema de cambio administrativo de la ciudad, en el que no tenemos que entrar. Pero también necesitamos, entre otras cosas, abandonar las ideas convencionales sobre urbanización vecinal. La vecindad *ideal* de las teorías urbanísticas y ordenaciones al uso, demasiado grande para poseer capacidades eficaces o significado real en tanto que barrio, es al mismo tiempo demasiado pequeña para funcionar como un distrito. Está mal equipada para todo. No sirve ni siquiera como punto de partida. Como la creencia médica en la sangría en medicina, fue un paso en falso en la búsqueda de la comprensión del fenómeno.

Si los únicos tipos de vecindad que demuestran tener funciones útiles en la vida real y en el autogobierno de ésta son la ciudad en su conjunto, las calles y los distritos, entonces la urbanización física eficaz de una ciudad debe apuntar a los siguientes objetivos:

Primero, promover calles interesantes y animadas.

Segundo, hacer el tejido de estas calles de una manera lo más parecida posible a una red continua a través de un distrito de las dimensiones y poder de una subciudad.

Tercero, hacer que los parques, plazas y edificios públicos formen parte del tejido callejero; que los parques, las plazas y los edificios públicos intensifiquen y aglutinen aún más la diversidad y multiplicidad de usos del tejido. Evitar a toda costa la creación de islotes diferenciados en sus actividades y funciones, o convertir en islas a vecindades de dimensiones inferiores al distrito.

Cuarto, enfatizar la identidad funcional y operativa de áreas lo suficientemente grandes como para operar como distritos.

Si los tres primeros objetivos se cumplen con éxito, el cuarto se dará por añadidura. Veamos la razón. Pocas personas pueden identificarse o preocuparse de una abstracción llamada *distrito*, salvo que vivan en un mundo de mapas de papel. La mayoría de nosotros nos identificamos con un determinado lugar porque lo utilizamos y llegamos a conocerlo íntimamente. Cogemos nuestros dos pies y nos ponemos a dar vueltas por ese lugar y acabamos por depender de él. La única razón por la que se hace esto tan a menudo es que esas diferencias útiles, interesantes o cómodas que se disponen ejercen una atracción.

A casi nadie le gusta ir de lo mismo a lo mismo, repitiéndose siempre, aunque el esfuerzo físico sea mínimo[3].

Las diferencias y *no los duplicados* hacen los usos diversos y ayudan a la identificación con una zona más amplia que la red de calles más inmediata. La monotonía es el enemigo más acérrimo de la actividad múltiple, y por tanto de la unidad funcional. Como ocurre en un Territorio, urbanizado o no, nadie de fuera puede sentir una identidad natural de intereses con él o con lo que contiene.

Los centros de actividad surgen en distritos animados y diversos, igual que surgen centros de actividad a menor escala en los parques, y estos centros son vitales para la

identificación con el distrito si tienen un hito a modo de símbolo del lugar y, en cierto modo, de todo el distrito. Pero los centros no pueden por sí solos llevar todo el peso de la identificación; diversos equipamientos comerciales y culturales, escenarios con diferentes decorados, deben sembrarse aquí y allá. En este tejido, las barreras físicas, como arterias con un tráfico intenso, parques demasiado grandes y grandes complejos institucionales es funcionalmente corrosiva, porque bloquean la mezcla de actividades.

En términos absolutos, ¿cuál ha de ser el tamaño de un distrito funcionalmente viable? Anteriormente, ofrecí una definición funcional del tamaño: lo bastante grande como para enfrentarse, si llega el caso, con el Ayuntamiento, pero no tan grande que sus calles sean incapaces de atraer su atención y ser tenidas en cuenta.

En términos absolutos, esto significa tamaños diferentes para las distintas (y diferentes) ciudades, dependiendo en parte del tamaño de la ciudad en su conjunto. Cuando el North End de Boston tenía una población de unos treinta mil habitantes o más, era muy fuerte a nivel de distrito. Actualmente, su población es aproximadamente la mitad, en parte debido al saludable proceso de descongestión de sus viviendas, y en parte también a causa del no tan saludable proceso de división en dos por una autopista. A pesar de que el North End presenta un alto grado de cohesión, ha perdido una buena parte de su poder a nivel de distrito. En ciudades como Boston, Pittsburgh, y posiblemente también Filadelfia, una cifra de treinta mil personas puede ser suficiente para formar un distrito. En cambio, en Nueva York o en Chicago, un distrito de treinta mil habitantes no cuenta nada. El más poderoso distrito de Chicago, el Back-of-the-Yards, alberga unas cien mil personas, según el director de la Junta del Distrito, y su población está aumentando. Greenwich Village, en Nueva York, es pequeño para ser eficaz, pero es viable porque compensa su menor población con otras ventajas. Viven en él unas ochenta mil personas, pero tiene una población trabajadora de ciento veinticinco mil (una sexta parte de ellos aproximadamente, vecinos del distrito). El East Harlem y el Lower East Side de Nueva York, ambos luchando por convertirse en auténticos distritos, cuentan cada uno con unos doscientos mil vecinos, y no les sobra ninguno.

Evidentemente, el mero tamaño de la población no es el único factor de eficacia para un distrito, hay otros como buena comunicación y alta moral. No obstante, el tamaño de la población es esencial porque representa, siquiera de forma implícita, votos. Sólo hay dos poderes públicos en última instancia a la hora de formar y dirigir las ciudades americanas: los votos y el control del dinero. En términos más finos, llamaremos a estos poderes *opinión pública* y *desembolso de fondos*, pero son votos y dinero. Un distrito de verdad —y a través de éste, sus barrios— posee uno de estos dos poderes: los votos. Con ello y sólo con ello puede influir de manera efectiva al poder y que éste los compre, para bien o para mal, con dinero público.

Robert Moses, cuya habilidad para conseguir que las cosas se hagan consiste principalmente en haber comprendido esto, ha hecho un arte de la práctica consistente

en utilizar el control del dinero público para ganarse a aquellos a quienes eligieron los votantes, de quienes dependen para representar sus intereses, muchas veces opuestos. Esto es, con otro traje, la vieja y triste historia del Gobierno democrático. El arte de negar el poder de los votos mediante el poder del dinero lo pueden practicar con la misma eficacia tanto los más honestos representantes de la administración pública como los más crápulas representantes de intereses puramente privados. En cualquier caso, la seducción y la subversión de los electos es más fácil si el electorado está fragmentado en ineficaces unidades de poder.

En el otro extremo, no conozco ningún distrito con más de doscientos mil habitantes que funcione de verdad como un distrito. En cualquier caso, las dimensiones geográficas imponen límites empíricos a las poblaciones. En la vida real, la superficie máxima de un distrito efectivo y desarrollado de manera natural, parece rondar los cuatro kilómetros cuadrados[4]. Probablemente, esto se debe a que una superficie mayor presenta graves inconvenientes para el desarrollo de una red suficiente de actividades entremezcladas y de la identidad funcional que subyace a una identidad política de distrito. Por tanto, en una ciudad muy grande, las poblaciones han de poseer bastante densidad si quieren formar auténticos distritos; de no ser así, nunca se concilia un poder político suficiente con una identidad geográfica viable.

Este asunto del tamaño geográfico no significa que una ciudad deba ser segmentada en cuadrículas de tres kilómetros cuadrados, que los segmentos tengan fronteras particulares, y crearse así los distritos. Las fronteras no hacen un distrito, sino la actividad mixta y la vida. La razón de evaluar el tamaño físico y los límites de un distrito es que en alguna parte han de situarse los objetos —naturales o construidos por el hombre— que hacen posible la actividad mixta. Es mejor que estén en los bordes de áreas lo bastante grandes como para funcionar como distritos que el que interrumpan la continuidad de distritos por otra parte viables. Un distrito es siempre *lo que es* internamente, la continuidad interna y la superposición de sus funciones, no es la forma en que termina o el aspecto que adopta a vista de pájaro. En muchas ocasiones, es cierto, ocurre que distritos urbanos muy populares extienden espontáneamente sus límites, a menos que se lo impida cualquier tipo de barreras físicas. Un distrito demasiado encajonado corre también el riesgo de perder visitantes procedentes de otras partes de la ciudad que animen su economía.

Vecindades urbanizadas delimitadas de manera significativa por su tejido, su vida y las actividades mixtas que son capaces de generar, y no por unas fronteras puramente formales, están por supuesto en contradicción con las concepciones de la ortodoxia urbanística. La diferencia es la que estriba entre tratar con organismos vivos y complejos, capaces de conformar sus propios destinos, y tratar con asentamientos fijos e inertes, capaces simplemente de custodiar (y no siempre) lo que se ha derramado sobre ellos.

Al insistir sobre la necesidad de los distritos, no quiero dar la impresión de que un distrito eficaz es autosuficiente en los campos económico, político y social. No lo es ni puede serlo, no más que una calle. Tampoco un distrito puede ser un duplicado de otros. Difieren grandemente unos de otros y así ha de ser. Una gran ciudad no es una colección de pequeñas ciudades repetidas. Un distrito interesante posee una personalidad propia y sus especialidades. Atrae usuarios de fuera (tendrá muy poca variedad económica urbana si no lo hace así) y su gente sale a otros.

Tampoco es necesario que los distritos sean autosuficientes. En el Back-of-the-Yards de Chicago, la mayoría solía trabajar, hasta los años cuarenta, en los mataderos del distrito; esto tenía sus raíces en la formación del distrito, pues la organización del distrito aquí fue una secuela de la organización sindical. Pero, conforme los vecinos y sus hijos han ido promocionándose a otros empleos, han ingresado en la vida pública y de trabajo de la ciudad. La mayoría de los actuales vecinos —salvo los adolescentes con empleos parciales— trabajan ahora fuera del distrito. Este cambio no ha debilitado al distrito sino que su fuerza es hoy mayor que nunca.

El factor favorable que ha estado operando en este proceso ha sido el tiempo. En las ciudades, el tiempo es el sustituto de la autosuficiencia. En las ciudades, el tiempo es indispensable.

La red de vínculos que capacitan a un distrito para funcionar como conjunto no son ni vagos, ni misteriosos. Son redes de trabajo entre personas concretas, muchas de las cuales sólo tienen en común el compartir un mismo fragmento de geografía.

La primera relación que se forma en las áreas urbanas —supuesta una mínima estabilidad vecinal— es la que se crea en los barrios y entre personas con alguna actividad común o pertenecientes a una misma organización: iglesias, asociaciones de padres de alumnos, asociaciones comerciales, clubs políticos, ligas cívicas, comités de recaudación de fondos procampañas (de cualquier tipo), asociaciones de hijos u oriundos de éste o aquel pueblo (muy corrientes entre los portorriqueños hoy, como antes lo fueron entre los italianos), asociaciones de propietarios, de vecinos, para la mejora de las instalaciones, de protesta contra las injusticias, y así hasta el infinito.

En cualquier área urbana medianamente estable de una gran ciudad hay tantas y tantas organizaciones, la mayoría de ellas minúsculas, que la cabeza empieza a darnos vueltas. La señora Goldie Hoffman, una de las encargadas de la Agencia de desarrollo de Filadelfia, decidió contabilizar las organizaciones y las instituciones de un bonito y pequeño sector de Filadelfia de unos diez mil habitantes que iba a ser reconstruido. Quedó asombrada al comprobar que había diecinueve. Las organizaciones pequeñas y las de intereses específicos crecen en nuestras ciudades como las hojas de los árboles; a su manera, son una maravillosa manifestación de la persistencia y terquedad de la vida.

Sin embargo, el momento crucial en la formación de un distrito eficaz se sitúa a otro nivel. Es necesario que surjan otros tejidos de relaciones, diferentes a los citados

anteriormente; me refiero a las relaciones operativas entre personas, por lo general líderes, que amplían su vida pública local más allá de su barrio, de sus organizaciones e instituciones particulares, y establecen una relación con personas cuyas raíces y ambiente tiene una constitución radicalmente distinta. Estas relaciones a salto de mata son más fortuitas en las ciudades que las análogas que se establecen entre personas de diferentes y pequeños grupos dentro de asentamientos autosuficientes. Quizá porque estamos más avanzados en la formación de grupos de interés específico dentro de la ciudad en su conjunto que en la formación de distritos, las relaciones *a salto de mata* entre personas de un mismo distrito a veces se originan azarosamente entre gente del mismo distrito que se encuentra en un grupo de interés específico de la ciudad en su conjunto y después trasladan esta relación a su distrito. En Nueva York, muchas redes de distrito surgen de esta manera.

Es sorprendente el escaso número de personas, en proporción, que son necesarias para unir un distrito: unas cien personas más o menos en una población mil veces mayor. Pero han de tener tiempo para encontrarse y para probar a cooperar, así como tiempo para haberse arraigado, a su vez, en sus vecindades de lugar o de interés específico.

Cuando mi hermana y yo vinimos por primera vez a Nueva York, procedentes de una pequeña ciudad, solíamos divertirnos jugando a lo que llamábamos *los mensajes*. Supongo que intentábamos, de una manera confusa, captar el mundo grande y excitante al que habíamos ido a parar. Consistía en coger a dos individuos absolutamente diferentes —un cazador de cabezas de las islas Salomón y un pillastre de Rock Island, Illinois, pongamos por caso— y dar por supuesto que uno de ellos precisaba enviar un mensaje verbal al otro. A continuación, cada una imaginaba una cadena plausible, o al menos posible, de personas por las que pudiera pasar el mensaje. La que hacía la cadena plausible de mensajeros más corta ganaba. El cazador de cabezas hablaba con el jefe de su tribu, éste con un mercader de copra, con un oficial de una patrulla australiana, con un soldado que iba de permiso a Melbourne, etc. Al término de la cadena, un sacerdote se lo decía al tunante de Rock Island; al sacerdote se lo había dicho el alcalde, a éste un senador, al cual, a su vez, se lo había dicho el gobernador, etc. Pronto tuvimos toda una red de mensajeros en las cercanías a los que recurrir, pero nos atascábamos en largas cadenas en el medio hasta que empezamos a usar a la señora Roosevelt. La señora Roosevelt permitía saltarse muchísimos eslabones intermedios. Conocía a gente inimaginable. El mundo se encogió notablemente. Encogió tanto que se exprimió y nos secó el juego.

Un distrito urbano necesita una pequeña cuota de señoras Roosevelt, es decir, personas que conocen a gente inverosímil, y que eliminan las largas cadenas de comunicación (que no funcionan en la vida real).

Los directores de los centros de acogida son muchas veces los únicos que pueden servir de punto de partida en estos sistemas de vínculos de distrito, pero sólo pueden empezarlos y buscar formas oportunas de extenderlos, no pueden llevar el peso. Estos

vínculos requieren que la confianza, es decir, la cooperación, al principio al menos, pueda ser informal e incidental; se requiere gente con gran confianza en sí misma, o muy preocupada por los problemas públicos. En el East Harlem se está produciendo, tras una terrible quiebra y un abandono masivo de la población, un movimiento de lenta recuperación del distrito, a pesar de las muchas dificultades. En 1960 se celebró un gran mitin organizado por cincuenta y dos organizaciones a fin de presionar al alcalde, quien junto con catorce concejales municipales hubo de escuchar después las quejas y aspiraciones de una comisión delegada de los vecinos. Estas organizaciones eran entre otras: asociaciones de padres y maestros, iglesias, grupos de acogida y trabajo social, clubes cívicos, asociaciones de inquilinos, comerciantes y pequeños industriales, clubes políticos; a ellas se sumaron el congresista local, el diputado correspondiente y el consejero municipal del distrito. Cincuenta y ocho personas tenían responsabilidades especificas en la organización y celebración del mitin, así como en la elaboración de su política; formaban esta delegación personas de todo tipo de ocupaciones y capacidades y de un amplio abanico étnico: negros, italianos, portorriqueños y otros no definibles. Representaban un montón de vínculos a salto de mata. Para tender esta poderosa red ha hecho falta varios años y el talento de media docena de gente y el proceso sólo ahora empieza a ser eficaz.

Una vez en marcha esa densa y fuerte red de vínculos hechos a salto de mata en un distrito urbano, puede extenderse y tejer todo tipo de patrones resilientes. Un signo de que esto está ocurriendo es el desarrollo de un nuevo tipo de organización, más o menos a escala de distrito, pero no permanente, sino formada para objetivos específicos *ad hoc*[5]. Pero para avanzar, una red de distrito necesita estos tres requisitos: un impulso inicial de cualquier tipo; una superficie física con la que puedan identificarse, en tanto que usuarios, un número suficiente de personas, y tiempo.

Las personas que establecen relaciones a salto de mata, así como las que forman vínculos menores en las calles y en las organizaciones de intereses específicos, no son en absoluto las estadísticas que, según el urbanismo y las políticas de vivienda, representan a la gente. Los individuos estadísticos son una pura ficción por muchas razones, una de las cuales es que tratan como si fueran intercambiables hasta el infinito. Los individuos reales son únicos, invierten años de sus vidas en relaciones significativas con otros individuos únicos; no son intercambiables en absoluto. Arrancados de sus relaciones quedan destruidos en tanto que seres sociales eficaces, a veces por un tiempo y a veces para siempre[6].

En las vecindades urbanas, bien sean barrios o distritos, si se rompen repentinamente demasiadas relaciones públicas, cultivadas lentamente, pueden ocurrir tantos desastres, inestabilidad y desesperanza que a veces parece que no habrá tiempo que lo cure.

Harrison Salisbury, en una serie de artículos publicados en el *New York Times* bajo el título *The Shook-Up Generation*, señala con mucho acierto esta cuestión vital

de las relaciones urbanas y su quiebra.

Incluso un gueto —citaba las palabras de un pastor— con una larga historia de gueto a sus espaldas crea su propia estructura social, con lo que gana en estabilidad y en liderazgo, en más recursos, *para* la solución de problemas públicos.

Pero cuando se arrasa un barrio bajo —prosigue Salisbury—, no solamente se echan abajo las casas viejas y medio derruidas.

Se desarraiga a sus habitantes. Se derriban las iglesias. Destruye al comerciante local, expulsa al abogado del lugar a un nuevo despacho en el centro urbano y corroe la espesa capa de amistades comunales y relaciones de grupos para siempre.

Echa a los vecinos de toda la vida de sus viejas y modestas casas y los obliga a buscar barrios nuevos y desconocidos. Y vierte sobre un barrio cientos y miles de caras nuevas…

La rehabilitación urbanística, orientada principalmente a salvar edificios, y, de paso, algunas personas, aunque dispersando al resto de la población local, produce por lo general los mismos resultados. Lo mismo podemos decir de la construcción privada fuertemente concentrada, que se embolsa de golpe los valores creados por una vecindad urbana estable. Se calcula que entre 1951 y 1960 unas quince mil familias se han visto obligadas a abandonar precipitadamente Yorkville, en Nueva York, de esta forma. Prácticamente todos estos vecinos se fueron contra su voluntad. En Greenwich Village está sucediendo actualmente lo mismo. Lo milagroso es que nuestras ciudades aún posean distritos operativos, no que posean tan pocos. En primer lugar, en la actualidad hay relativamente poco espacio urbano apto físicamente para formar distritos con identidad propia y cruce de actividades y funciones. Además, y por si fuera poco, una política urbanística desorientada amputa, segmenta y sacude constantemente a los distritos incipientes o poco sólidos. Los distritos con fortaleza suficiente como para defenderse de la quiebra de la reordenación pueden ser presa, en algún frenesí especulativo orquestado e inesperado, de aquellos que siempre están a la caza de estos raros tesoros sociales.

Por supuesto, una buena vecindad puede absorber a los recién llegados, bien sean recién llegados por elección o inmigrantes expulsados de algún otro lugar; también puede proteger un razonable número de población flotante o transeúnte. Pero estos incrementos o desplazamientos han de ser graduables. Para que las estructuras de autogobierno funcionen, tiene que haber, por debajo de la población flotante, una continuidad de la gente que ha forjado las redes de la vecindad. Estas redes son un capital social insustituible. Si se pierde este capital, por la causa que fuere, las rentas del mismo desaparecen; y nunca más vuelven hasta que lenta y azarosamente se acumule nuevo capital.

Algunos observadores de la vida urbana, percibiendo que las vecindades urbanas más fuertes suelen ser con mucha frecuencia comunidades étnicas —sobre todo las de italianos, polacos, judíos o irlandeses—, especulan con que una comunidad étnica cohesiva sea un requisito para que una vecindad funcione como una unidad social. Es

como decir que sólo los americanos de origen extranjero son capaces de autogobernarse localmente en las grandes capitales. A mi juicio, esto es totalmente absurdo.

En primer lugar, estas comunidades étnicas tan unidas no siempre están tan naturalmente unidas como puede parecerle a un extraño. Volviendo de nuevo al caso del Back-of-the-Yards, el núcleo de población más importante de este distrito es principalmente centroeuropeo, pero toda clase de centroeuropeos. Por ejemplo, tiene, literalmente, docenas de iglesias nacionales. Uno de los más graves obstáculos ha sido las tradicionales enemistades y rivalidades entre estos grupos. Los tres sectores de población más importantes de Greenwich Village provienen de las comunidades italiana e irlandesa y de una aristocrática tipo Henry James, respectivamente. Sin duda, la especificidad étnica ha debido desempeñar un papel importante en la formación de estos sectores, pero no ha ayudado nada a forjar los vínculos de distrito, tarea que empezó hace muchos años una gran directora de la casa de acogida, la señora Mary K. Simkhovich. En la actualidad, muchas calles de estas viejas comunidades étnicas han acogido y asimilado una fantástica variedad étnica representativa de casi todo el mundo. También han acogido y asimilado amplios contingentes de profesionales de las clases medias y sus familias, quienes han demostrado un alto grado de adaptación a sus respectivas calles y a la vida del distrito, a pesar del mito inventado por los urbanistas según el cual estas capas sociales necesitan las islas protectoras, con su seudoresidencial *cercanía*. Algunas de las calles que mejor funcionaban en el Lower East Side (antes de que las arrasaran) recibían el calificativo de *judías*, pero en ellas vivían individuos de más de cuarenta orígenes étnicos. Una de las mejores vecindades de Nueva York, con una comunicación interpersonal interna maravillosa, es el centro del East Side, cuyos vecinos son por lo general personas de altos ingresos y definibles únicamente como americanos.

En segundo lugar, siempre que una vecindad cohesionada étnicamente es estable y se desarrolla favorablemente, posee otra cualificación: contiene muchos individuos que no se quieren marchar. Yo creo que éste es el factor significativo y no la simple identidad étnica. Es normal, por otra parte, que se precisen muchos años de asentamiento para que estos grupos empiecen a funcionar de manera positiva y para que los residentes alcancen una vecindad estable y eficaz.

Vemos en esto una aparente paradoja: para conservar en una vecindad el suficiente número de personas que quieran quedarse, una ciudad ha de ofrecer, y por tanto tener, la fluidez y movilidad de usos y funciones que Reginald Isaacs señalaba en la cita anterior, cuando especulaba si los barrios tenían sentido en las ciudades.

De vez en cuando, muchas personas cambian de empleo y el lugar de su nuevo trabajo varía o amplía sus amistades e intereses, aumenta o disminuye sus ingresos e inclusive modifica muchos de sus gustos y preferencias. En una palabra, esas

personas *viven* y no se limitan a existir. Si viven en distritos diversificados, donde pueden introducirse constantemente muchos detalles de cambio físico, y si les gusta el lugar, pueden optar por quedarse a pesar de las mutaciones ocurridas en la localización y naturaleza de sus otros intereses y aspiraciones. A diferencia de las personas que deben mudarse de una urbanización de clase baja a un conjunto residencial para clase media y luego a un área para clase media alta conforme cambian sus ingresos y ocios (o estarían fuera de lugar allí), o a diferencia, también, de las personas de una ciudad pequeña que deben mudarse a otra ciudad de igual rango o a una capital en busca de otras oportunidades, los habitantes de la ciudad no necesitan tomar esas medidas.

Una amplia gama de oportunidades de todas clases, así como una suficiente fluidez para el mejor y más eficaz uso de aquéllas, es una baza —y no un detrimento — para animar a la estabilidad vecinal.

Sin embargo, es necesario capitalizar esta baza. Se desperdicia en los distritos disminuidos por la uniformidad, aptos sólo para acoger a un muy reducido rango de ingresos, gustos y circunstancias familiares. Equipar o urbanizar una vecindad para individuos incorpóreos, asépticos y estadísticos es equipar para la inestabilidad.

En tanto estadísticas, los vecinos que las habiten pueden, quizá, permanecer inalterables. Pero en tanto personas, no. Estos lugares serán siempre estaciones de tránsito.

En la primera sección de este libro, que ahora cerramos, he venido haciendo hincapié en los elementos que fortalecen una gran ciudad y en los que la debilitan. Las ciudades, como cualquier otro objeto, sólo triunfan sacando el mayor partido posible a sus bazas. He intentado señalar qué tipo de lugares hacen esto y cómo lo hacen. Sin embargo, no quiero decir con esto que se deban reproducir, de manera rutinaria y superficial, las calles y distritos que despliegan vigor y éxito en tanto fragmentos de la vida de una ciudad. Esto sería imposible y en ocasiones sería un ejercicio de arqueología arquitectónica. Además, hasta las calles y distritos mejores y más prósperos son susceptibles de mejora, particularmente en lo concerniente a la amenidad.

Pero si hemos comprendido los principios del comportamiento de las ciudades, podemos construir potenciales puntos fuertes, en lugar de contrarrestarlos. En primer lugar, hemos de saber los resultados generales que queremos, y saberlo porque conocemos cómo funciona la vida en las ciudades. Saber, por ejemplo, que queremos calles animadas y bien usadas, así como otros espacios públicos, y por qué los queremos. Pero saber lo que se quiere no basta, aunque es un primer paso. El siguiente consiste en examinar el funcionamiento de las ciudades en otro nivel: el mecanismo económico que produce esas calles y distritos animados para los usuarios urbanos.

Segunda parte

Las condiciones para la diversidad urbana

07
Los generadores de diversidad

Las guías de teléfonos nos muestran muy claramente el dato capital en relación con la ciudad: el inmenso número de partes que la componen y la inmensa diversidad de esas partes. La diversidad es algo connatural a las grandes capitales.

«Muchas veces me he entretenido, —escribía James Boswell en 1791—, pensando lo diferente que es Londres para distintas personas. Aquellas cuyas estrechas mentes se limitan a considerar un objetivo *particular*, lo ven únicamente a través de este prisma. […] Pero el hombre de entendimiento recibe su impacto, pues comprende la vida humana en toda su variedad, cuya contemplación es inagotable».

Boswell no sólo dio una buena definición de las ciudades, sino que puso el dedo en uno de los principales problemas a la hora de tratar de ellas. Es muy fácil caer en la trampa de considerar los usos de una ciudad cada uno por separado, por categorías. De hecho, el hacer esto —analizar las ciudades uso por uso— se ha convertido la táctica habitual para urbanizar. Las conclusiones de distintas categorías de usos se juntan entonces en un *marco amplio y global*.

Las panorámicas globales que estos métodos engendran son aproximadamente tan útiles como aquel retrato que hicieron los ciegos que palparon un elefante y después reunieron averiguaciones. El elefante seguía su camino, ajeno totalmente a la noción de si era una hoja, una serpiente, una pared, un tronco de árbol y una cuerda, todo ello puesto junto de alguna manera. Las ciudades, como son artefactos nuestros, no tienen tantas defensas contra tan solemnes majaderías.

Para entender una ciudad hemos de ocuparnos abiertamente, como su manifestación esencial, de las combinaciones o mezclas de usos, no de estos por separado. Ya vimos la importancia de esto en el caso de los parques vecinales. Podemos pensar fácilmente —demasiado fácilmente— en los parques como fenómenos específicos y describirlos como adecuados o inadecuados en términos de metros cuadrados por habitantes pongamos por caso. Este enfoque nos dice algo sobre los métodos de los urbanistas, mas no nos dice nada útil sobre el comportamiento o valor real de los parques vecinales.

Una mezcla de usos, para ser lo bastante compleja como para sostener la seguridad urbana, el contacto público y el cruce de funciones y actividades, necesita una enorme diversidad de ingredientes. La primera cuestión —y a mi juicio la más importante, con mucho— sobre urbanización de ciudades es la siguiente: ¿Cómo pueden generar las ciudades una suficiente mezcla de usos, suficiente diversidad, a todo lo largo y ancho de un territorio suficiente, con el objeto de conservar su civilización?

Está muy bien reprimir la Gran Carcoma de la Monotonía y comprender por qué

es destructiva para la vida en una ciudad, pero esto no nos lleva muy lejos. Consideremos el problema planteado por la calle con la bonita acera-parque de Baltimore que mencioné en el capítulo 3. Mi amiga de esa calle, la señora Kostritsky, tiene toda la razón cuando dice que hace falta algún comercio para la comodidad de sus usuarios. Como puede suponerse, la incomodidad y la falta de vida pública de calle son simplemente dos de los subproductos de su monotonía residencial. El peligro es otro: el temor a las calles oscuras. Algunas personas temen quedarse a solas en sus casas durante el día desde que tuvieron lugar dos repugnantes asaltos a pleno sol. Además, el lugar carece de posibilidades comerciales y de interés cultural. Bien se ve lo mortal que es la monotonía.

Pero, dicho esto: ¿qué hacer? No nace la diversidad y la comodidad, el interés y la vitalidad porque el área necesite estos beneficiosos resultados. Habría que ser estúpido para poner aquí una tienda, por ejemplo. No se ganaría ni para comer. Desear que en esta calle se origine de alguna forma una vida urbana animada es soñar despierto. Este lugar es un desierto económico.

Aunque es difícil de creer, si miramos las áreas urbanas tristes y grises o las cooperativas de vivienda o los centros cívicos, es un hecho que las grandes capitales *son* generadores naturales de diversidad, incubadoras prolíficas de nuevas empresas e ideas de todas clases. Más aún, las grandes ciudades son los hogares económicos naturales de numerosos tipos de pequeñas empresas.

Los principales estudios sobre la variedad y las dimensiones de las empresas situadas en una ciudad tratan de fábricas, sobre todo los de Raymond Vernon, autor de *Anatomy of a Metropolis, y* de R Sargant Florence, que analizó el efecto de las ciudades sobre las actividades fabriles aquí y en Inglaterra.

Es característico el hecho de que, cuanto más grande es una ciudad, mayor es tanto la variedad de su actividad fabril como el número y proporción de sus pequeños fabricantes. La razón de esto, en pocas palabras, es que las grandes empresas tienen mayor autosuficiencia que las pequeñas, son capaces de cubrir por sí mismas la mayoría de sus necesidades de mano de obra cualificada y equipo, pueden almacenar ellos mismos y, finalmente, pueden vender a mercados más amplios y buscarlos donde haga falta. No necesitan radicar en las ciudades y, aunque a veces les sea más ventajoso instalarse en ellas, lo normal es lo contrario. Pero para los pequeños industriales es exactamente lo opuesto. Por lo general, tienen que buscar sus materias primas, sus cualificaciones profesionales y muchas más cosas fuera; además, sirven a un mercado reducido, y esto cuando puede hablarse de mercado, y han de ser especialmente sensibles a los cambios de éste. Sin las ciudades no existirían. Dependientes de una enorme variedad de otras empresas urbanas, añaden a su vez algo a esa diversidad. Esto último es importante: la diversidad urbana origina, permite y estimula más diversidad.

Una situación análoga descubrimos en muchas otras actividades distintas a las

fabriles. Por ejemplo, cuando la Connecticut General Life Insurance Company construyó su nueva sede central fuera del casco urbano de Hartford, pudo hacerlo solamente instalando —además de los espacios destinados a oficinas y salas de descanso, departamento médico, etc.— un gran supermercado, un salón de belleza, una bolera, una cafetería, un teatro y una gran variedad de terrenos de juego. Este equipamiento es intrínsecamente ineficaz, está vacío la mayor parte del tiempo. Requiere subsidios, no porque sea un tipo de empresa ruinoso de por sí, sino porque su uso es muy limitado. Sin embargo, se supone que es necesario para atraer una fuerza de trabajo, y conservarla. Una gran compañía puede permitirse el lujo de esta ineficacia, que compensa con otras ventajas. Pero una pequeña oficina no puede hacerlo en absoluto. Si quiere ofrecer a empleados competentes y estables las mismas condiciones o mejores, debe estar en un lugar animado de la ciudad donde sus empleados encuentren las comodidades subsidiarias y las opciones que quieren y necesitan. Ciertamente, una de las razones, entre otras muchas, por las que el tan cacareado éxodo de posguerra de las grandes oficinas de las ciudades no pasó de ser un simple rumor, es que la diferencia en el menor coste del espacio suburbano se anula por el muy superior Índice de espacio por trabajador que requiere un equipamiento que ningún patrón necesita aportar en la ciudad, ni ningún cuerpo de obreros o clientes mantener. Otra razón por la que estas empresas han permanecido en las ciudades, junto con los pequeños despachos, es que muchos de sus empleados, sobre todo los ejecutivos, necesitan estar en estrecho y personal contacto y comunicación con personas ajenas a su despacho, incluyendo gente de pequeñas empresas.

Los beneficios que las ciudades ofrecen al pequeño son igualmente evidentes en el comercio al por menor, los servicios culturales y el ocio. Y esto es así porque las poblaciones urbanas son lo suficientemente grandes como para mantener una amplia variedad y elección en estas cosas. De nuevo encontramos que lo grande tiene todas las ventajas imaginables en los asentamientos pequeños. Por ejemplo, los suburbios y las ciudades pequeñas son el hogar natural de los enormes supermercados y no lo son, o lo son menos, de las tiendas de comestibles, lo son de las salas de cine y *drive-ins*, pero no de los teatros. Y es que, sencillamente, no hay suficientes personas para atender a tanta variedad, aunque sí puede haber unos pocos que utilizarían esos servicios si los hubiera. Sin embargo, las ciudades son el hogar natural de los grandes almacenes y los cines y, junto a éstos, de las tiendas de *delicatessen*, las pastelerías finas, los ultramarinos de importación, las salas de versión original, etc., todo en perfecta coexistencia, lo corriente y lo selecto, lo grande y lo pequeño. Allí donde se encuentre una parte animada y popular de la ciudad lo pequeño supera en número, con mucho, a lo grande[1]. Al igual que los pequeños fabricantes, estas pequeñas empresas no podrían vivir en ninguna otra parte de no existir las ciudades. Sin éstas, no existirían.

La diversidad, de cualquier clase, generada por las ciudades se fundamenta en el

hecho de que en éstas hay muchas personas muy juntas, y entre ellas reúnen muchos gustos, conocimientos, necesidades, preferencias, provisiones y comeduras de coco.

Incluso los establecimientos más sencillos compuestos por el propietario y un empleado —ferreterías, quioscos, tiendas de golosinas y bares—, pueden florecer en número y presencia en los distritos urbanos animados, porque hay gente suficiente para mantenerlos en cortos y cómodos intervalos; a su vez esta comodidad y esta cualidad interpersonal vecinal es en buena parte el género que venden estos establecimientos. En cuanto dejan de ser frecuentados en cortos y cómodos intervalos, pierden ese activo. En un determinado ámbito geográfico, la mitad de la gente no mantendría la mitad de empresas semejantes repartidas en el doble de terreno. Cuando surge la incomodidad de la distancia, los establecimientos pequeños, diversificados y personales se marchitan.

Conforme hemos pasado a ser, de una zona rural con sus pueblos y pequeñas ciudades, una zona urbana, las empresas han aumentado en número, tanto en términos absolutos como relativos. En 1900 había veintiún establecimientos independientes no agrícolas por cada mil personas en toda la Unión. En 1959, a pesar del inmenso crecimiento de las empresas gigantes durante ese período, el índice era del 26,5 por mil. Con la urbanización, lo grande se agranda todavía más, pero lo pequeño se multiplica numéricamente.

Por supuesto, lo pequeño y lo diverso no son sinónimos. La diversidad de las empresas urbanas tolera todos los grados de tamaño pensables, pero una gran variedad requiere un alto porcentaje de elementos pequeños. Un escenario urbano animado lo es en buena parte en virtud de su enorme colección de pequeños elementos.

Pero la diversidad, que es lo más importante en los distritos urbanos, no se reduce de ninguna manera a las empresas de negocio al por menor y puede parecer que hago demasiado hincapié en el comercio al detalle. Creo que no lo hago. La diversidad comercial es, en sí misma, de una enorme importancia para las ciudades, tanto social como económicamente La mayoría de los usos de la diversidad a los que me referí en la primera parte del libro dependen, directa o indirectamente, de la presencia de un comercio urbano abundante, cómodo y diverso. Además, allí donde encontremos un distrito urbano con una variedad exuberante de comercios, también descubriremos una amplia gama de otros tipos de diversidad, como oportunidades culturales de diferentes clases, distintos escenarios y ambientes, y una gran variedad de personas y usuarios. Esto no es una coincidencia. Las mismas condiciones físicas y económicas que generan la diversidad comercial están íntimamente ligadas a la producción, o a la presencia, de otras clases de variedad urbana.

No obstante, aunque pueda llamarse a las ciudades, con mucha razón, generadores económicos naturales de diversidad e incubadoras económicas naturales de nuevas empresas, esto no significa que las ciudades generen *por definición* esa diversidad simplemente porque existen. La generan por los distintos núcleos,

económicos y eficientes, de distintos usos que forman. Donde no consiguen originar estos núcleos, entonces no generan diversidad mejor (si acaso) que los asentamientos pequeños. Y el hecho de que necesiten la diversidad social, a diferencia de los asentamientos pequeños, no cambia las cosas. El hecho más sobresaliente que hay que reseñar aquí es lo poco uniformemente que las ciudades generan diversidad.

Por otra parte, las personas que viven y trabajan en el North End de Boston, el Upper East Side de Nueva York o el North Beach-Telegraph Hill de San Francisco, por ejemplo, son capaces de usar y gozar grandes cantidades de diversidad y animación. Sus visitantes ayudan mucho. Pero los visitantes no crean los cimientos de la diversidad en áreas como éstas, ni en las muchas otras bolsas de diversidad y eficacia económica dispersas en las grandes capitales, a veces en los lugares más insospechados. Los visitantes olfatean algo vigoroso y ya existente; entran entonces a compartirlo, reforzándolo por tanto.

En el otro extremo, enormes aglomeraciones urbanas existen sin que su presencia genere más que estancamiento y, en última instancia, un fatal descontento del lugar. Y no es que estas personas sean diferentes, más aburridas, tristes o que no aprecien el vigor y la diversidad. A veces incluyen hordas de buscadores, que olfatean esos atributos en otra parte, en cualquier parte. Más bien es que algo va mal en sus distritos, falta algo que catalice la habilidad de la población de ese distrito para interactuar económicamente y ayudar a que se formen núcleos eficaces de usuarios.

En principio, puede ser ilimitado el número de personas de una ciudad cuya potencialidad como población urbana se derroche. Consideremos, por un instante, el Bronx, un municipio de Nueva York con un millón y medio de habitantes, aproximadamente. El Bronx está lamentablemente huérfano de vitalidad urbana, de diversidad y magnetismo. Tiene, por supuesto, sus residentes leales, la mayoría de ellos adscritos a los escasos brotes de vida callejera de la *ciudad vieja*, pero no son suficientes.

En un asunto tan sencillo para la amenidad y diversidad urbanas como son los restaurantes interesantes, el millón y medio de habitantes del Bronx no son capaces de generar uno. Kate Simon, autora de una guía urbanística —*New York Places and Pleasures*— describe cientos de restaurantes y otros establecimientos comerciales, especialmente los situados en lugares insospechados y apartados. No es ninguna *snob*, y le gusta regalar a sus lectores descubrimientos baratos. Pero aunque lo ha intentado, no ha conseguido encontrar nada en el Bronx. Tras rendir homenaje a las dos sólidas atracciones del municipio, el zoo y el Jardín Botánico, pasa inmediatamente a recomendar un único lugar para comer, a la salida del zoo. La única posibilidad y lo acompaña con esta disculpa: «El barrio constituye por desgracia una tierra de nadie; el restaurante necesita un lavado de cara, pero a una le consuela pensar que… el mejor médico del Bronx puede estar sentado en cualquiera de las mesas de al lado».

Pues bien, así es el Bronx y es realmente una gran desgracia que sea así; una

desgracia para los ciudadanos que viven en él ahora y para los que lo heredarán un día u otro por su carencia de elección económica; en fin, una desgracia para la ciudad en su conjunto.

Y si el Bronx es un lastimoso derroche de potencialidades urbanas, como efectivamente sucede, consideren el hecho aún más deplorable de que puedan existir ciudades y áreas metropolitanas enteras sin apenas diversidad y variedad urbanas. En la práctica, todo el área urbana de Detroit presenta tan escasa vitalidad y diversidad como el Bronx. Consiste en una serie de anillos concéntricos, monótonos y grises. Ni siquiera el centro urbano es capaz de producir un mínimo respetable de diversidad. Es un centro desvaído y lóbrego; prácticamente desierto a partir de las siete de la tarde.

Mientras nos contentemos con creer que la diversidad urbana representa accidentes y caos, su irregular génesis nos parecerá un verdadero misterio.

Sin embargo, podemos descubrir fácilmente las condiciones que generan la diversidad urbana si observamos con atención los lugares donde florece esa diversidad y estudiamos las razones económicas que la hacen nacer en dichos lugares. Aunque los resultados son intrincados y los ingredientes que los producen varían enormemente, la complejidad se basa en relaciones muy tangibles que, en principio, son mucho más simples que las intrincadas interconexiones urbanas a las que da lugar.

Para generar una diversidad exuberante en las calles y distritos de una ciudad son indispensables cuatro condiciones:

Primero, el distrito, y sin duda cuantas partes del mismo como sean posibles, ha de cumplir más de una función primaria; preferiblemente, más de dos. Éstas han de garantizar la presencia de personas que salen de sus hogares en horarios diferentes y que están allí con fines distintos, pero capaces de usar muchos equipamientos en común.

Segundo, la mayoría de las manzanas han de ser pequeñas, es decir, las calles y las ocasiones de doblar esquinas deben ser abundantes.

Tercero, el distrito ha de mezclar edificios de distintas épocas y condiciones, incluyendo una buena proporción de casas antiguas, de forma que presenten una gran variedad en su rendimiento económico. Esta mezcla ha de ser necesariamente bastante compacta.

Cuarto, ha de haber también una concentración humana suficientemente densa, sean cuales fueren los motivos que los lleve allí. Esto requiere una densa concentración de personas presentes en dichos lugares por ser su residencia habitual.

La necesidad de estas cuatro condiciones constituye el tema principal de nuestro libro. Combinadas, crean núcleos efectivos y económicos de uso. Dadas estas cuatro condiciones, no todos los distritos de una ciudad producirán una diversidad equivalente. Las potencialidades de cada distrito difieren por muchas razones; no obstante, una vez desarrolladas (o efectuada la mayor aproximación posible a su completo desarrollo que quepa en la vida real), un distrito urbano debería ser capaz,

en principio, de realizar efectivamente sus mejores potencialidades, cualquiera que sean éstas. Habrán de despejarse todos los obstáculos que se interpongan por medio. La gama de elementos no tiene por qué llegar hasta esculturas africanas, escuelas de arte dramático o casas de té rumanas; pero cualquier posibilidad, fruterías, escuelas de cerámica y alfarería, cines, pastelerías, floristerías, exposiciones, clubs de inmigrantes, ferreterías, comedores, o cualquier otro establecimiento, tendrán su oportunidad. Y con ellos, la vida urbana tendrá su oportunidad.

En los cuatro capítulos que siguen discutiremos por orden cada uno de estos cuatro generadores de diversidad. Los trataremos uno por uno por simple comodidad de exposición, no porque uno o varios sean válidos aisladamente. Para generar la variedad urbana son necesarios los cuatro, combinados; la ausencia de uno cualquiera puede frustrar las potencialidades de un determinado distrito.

08
Necesidad de la combinación de usos primarios

1ª CONDICIÓN

El distrito, y cuantas partes del mismo sean posibles, ha de cumplir más de una función primaria; preferiblemente, más de dos. Éstas han de garantizar la presencia de personas fuera de sus respectivos hogares, en diferentes horarios y por motivos diferentes, que puedan usar en común una amplia gama de servicios.

En las buenas calles ha de haber gente a diferentes horas. Hablamos aquí del tiempo a pequeña escala, hora a hora a lo largo de todo el día. Ya expliqué esta necesidad en términos sociales cuando analizaba la cuestión de la seguridad en las calles y en los parques vecinales. Me referiré ahora a sus efectos económicos.

Como recordarán, los parques necesitan la presencia de personas en su inmediata vecindad que estén allí por razones muy diferentes; de lo contrario, los parques sólo se usarán esporádicamente.

La mayoría de las empresas de consumo dependen tanto como los parques de las

idas y venidas diarias de la gente, pero con una diferencia: si un parque está desocupado, es malo para ellos y para sus vecindades, pero no desaparecen como consecuencia de esa deserción. En cambio, si las empresas de consumo están desocupadas una parte importante del día, pueden desaparecer. O, para ser más exactos, en la mayoría de estos casos no suelen aparecer de entrada. Las tiendas, como los parques, necesitan usuarios.

Como humilde ejemplo de los efectos económicos de la gente repartida durante todo el día, les pido que recuerden aquella escena callejera, el *ballet* de Hudson Street. La continuidad de este movimiento (que da su seguridad a la calle) depende de un substrato económico de usos básicos combinados. Los trabajadores de los laboratorios, de las plantas de procesamiento cárnico, los almacenes, así como los empleados de una sorprendente variedad de pequeños talleres, imprentas y otras pequeñas industrias y oficinas, mantienen a todos los restaurantes y a muchos otros comercios al mediodía. Los residentes en esta calle y en las adyacentes, mucho más residenciales, podríamos mantener una ratio comercial, pero relativamente pequeña. Poseemos así más comodidades y animación, más variedad y posibilidades de elección de las que *merecemos* por derecho propio. Los que trabajan en el barrio también poseen, gradas a nosotros, más variedad de la que *merecerían* por sí solos. Mantenemos estos servicios conjuntamente, cooperando económicamente de manera inconsciente. Si el barrio perdiese sus industrias, sería desastroso para nosotros los residentes. Muchos comercios desaparecerían, incapaces de existir únicamente con el negocio generado por los vecinos. Igualmente, si sólo hubiera empresas, los comercios desaparecerían también, incapaces de existir sólo con el consumo de los trabajadores[1].

Así las cosas, trabajadores y vecinos, juntos, producimos *más* que la suma de nuestras dos partes. Los comercios que sostenemos conjuntamente atraen a nuestras aceras, por las tardes, muchos más vecinos de los que saldrían si el lugar estuviese moribundo. A su forma modesta, atraen también a otra gente, además de los trabajadores y de los vecinos. Atraen a gente que quiere variar un poco respecto de su barrio, como nosotros queremos a veces variar. Esta atracción expone a nuestro comercio a una población aún más diversa y numerosa, y esto, a su vez, ha permitido un mayor crecimiento y diversificación de la actividad comercial que depende de estos *tres* tipos de población en proporciones distintas: una tienda de estampas y grabados, una tienda que alquila material de submarinismo, una pizzería de primera calidad y una agradable cafetería.

Pero una cosa es la mera cantidad de personas que usan las calles de una ciudad y otra cómo estas personas se desenvuelven allí durante las horas del día. Hablaré de números en otro capítulo; por el momento es importante comprender que la cantidad, en sí misma, no equivale a una distribución de la gente a lo largo del día.

La significación de la distribución en el tiempo se ve muy claramente en una punta del centro urbano de Manhattan, un distrito que sufre un desequilibrio extremo

en los tiempos de utilización del mismo por parte de sus usuarios. Aquí trabajan unas cuatrocientas mil personas, en un distrito que comprende Wall Street, los complejos adyacentes de las asesorías jurídicas y de las compañías de seguros, las oficinas del ayuntamiento, algunos departamentos federales y estatales, oficinas portuarias y de transporte, y muchos otros. Durante las horas de trabajo visitan el distrito un gran número adicional (indeterminado pero considerable) de gente, la mayoría para resolver asuntos en las oficinas o en los departamentos gubernamentales.

Es una masa inmensa de usuarios para un territorio lo suficientemente compacto como para que cualquier lugar sea accesible a pie desde cualquier otra. Entre ellos, estos usuarios representan una fabulosa demanda diaria de comidas y otros bienes y servicios, sin contar los culturales.

Sin embargo, este distrito es absolutamente incapaz de procurar servicios y amenidades en proporción a la demanda. Sus restaurantes y tiendas de vestir son lastimosamente inadecuadas en número y variedad. El distrito tenía antes una de las mejores ferreterías de toda la ciudad de Nueva York, pero hace unos pocos años no llegaba a fin de mes y cerró. Tenía uno de los mejores, mayores y más antiguos ultramarinos de la ciudad; cerró sus puertas hace poco. En tiempos poseía unas pocas salas de cine, pero sólo los ociosos indigentes entraban allí para dormir y al final cerraron. Las oportunidades culturales del distrito son nulas.

Todas estas carencias, que superficialmente pueden parecer frívolas, son un handicap. Una empresa tras otra se ha trasladado a la zona media de Manhattan (que se ha convertido en el principal centro urbano), con su mezcla de usos. Como decía un agente inmobiliario, de otro modo sus departamentos de personal no obtienen ni conservan individuos capaces de deletrear *molibdeno*. Estas pérdidas, a su vez, han reducido la antaño imbatible adecuación del distrito para los negocios cara a cara; ahora, las asesorías jurídicas y los bancos se están mudando para estar más cerca de los clientes, que ya se han trasladado. El distrito ha pasado a ser de segunda categoría en su función básica —cuartel general administrativo—, que es además la base de su prestigio y utilidad y su razón de ser.

Entre tanto, el exterior de la zona de grandes oficinas que forman la fascinante línea del ciclo del Lower Manhattan es un anillo de estancamiento y decadencia, espacios vacíos y residuos de industrias. Consideremos esta paradoja: tenemos aquí mucha gente, gente además que necesita y valora la diversidad urbana de tal manera que es difícil, y a veces imposible, evitar que busquen otros lugares donde encontrarla. Y, como anillo al dedo de su demanda, una gran abundancia de lugares vacíos aptos para el desarrollo de la diversidad. ¿Qué es lo que funciona mal en este mecanismo?

Para averiguarlo basta entrar en una tienda cualquiera y observar el contraste entre la escena de masas a la hora del almuerzo y la monotonía del resto de las horas. Basta observar la quietud semejante a la muerte que se apodera del distrito después de las cinco y media y durante todo el sábado y el domingo.

«Entran en riada», refería el *New York Times*, citando las palabras de una vendedora de ropa. «Sé perfectamente cuándo pasan unos minutos del mediodía». «El primer grupo inunda la tienda desde mediodía hasta un poco antes de la una», continúa el *Times*. «Luego hay un ratito de respiro. Unos minutos después de la una el segundo grupo nos invade». Y, después, aunque el periódico no lo dice, unos minutos antes de las dos, la tienda muere.

El negocio que hacen los comercios se concentra en unas dos o tres horas al día, unas diez o quince a la semana. Este alto grado de infrautilización es ineficaz en cualquier negocio. Un determinado número de comercios pueden cubrir sus gastos y hacer todavía algún beneficio explotando al máximo el tumulto del mediodía. No obstante, han de ser pocos para poder cosechar el grado máximo de tumulto. Los restaurantes, igualmente, pueden vivir del almuerzo y de los cafés, en lugar del almuerzo y la cena, si son pocos y por tanto pueden hacer un negocio rápido en las pocas horas de bonanza. ¿Redunda todo esto en la comodidad general y amenidad de esos cuatrocientos mil individuos? Difícil.

No es casual que la Biblioteca Pública de Nueva York reciba más angustiosas llamadas telefónicas de este distrito que de cualquier otro —a la hora del almuerzo, por supuesto—, preguntando: «¿Dónde está la sucursal de este barrio? No la encuentro por ninguna parte». No hay ninguna, claro. Y si la hubiera, no sería lo bastante grande para atender las colas que se formarían a mediodía a la hora del almuerzo y, quizás, a las cinco de la tarde, ni lo bastante pequeña como para atender a los escasos clientes que aparecerían en las demás horas del día.

Aparte de los comercios asaltados por las masas, otros servicios al por menor pueden salir adelante si tienen unos gastos anómalamente bajos. Así se las arreglan la mayoría de los establecimientos interesantes, civilizados y raros que aún no se han marchado, y por eso sus locales son especialmente decrépitos.

Los empresarios y financieros con intereses en el bajo Manhattan llevan varios años —en cooperación con el Ayuntamiento— elaborando planes y proyectos para regenerar la zona. Han procedido según las creencias y los principios de la urbanística ortodoxa.

El primer paso de su razonamiento es correcto. Se enfrentan al problema y a su naturaleza general. El folleto redactado por la Asociación del Centro Urbano del Bajo Manhattan dice: «Ignorar los factores que amenazan la salud económica del bajo Manhattan es aceptar un continuo éxodo de negocios y actividades establecidos tiempo atrás; que emigran a áreas en las que encuentran mejores condiciones de trabajo y un ambiente más agradable y cómodo para sus empleados».

El folleto emite, además, un vislumbre de entendimiento sobre la necesidad de distribuir la presencia de la gente a lo largo del día, puesto que afirma: «Una población residencial estimularía el desarrollo de comercios, restaurantes, lugares de ocio y aparcamientos, que se requieren también para su uso por parte de la población trabajadora».

Pero es un vislumbre de entendimiento y los proyectos son un ejercicio de curas irrelevantes para la enfermedad.

Por supuesto, los proyectos hablan de una población residente fija. Hace falta mucho espacio, en forma de edificios, aparcamientos y terreno vacío; pero en lo que a la población se refiere, el folleto dice que será un uno por ciento de las personas que utilizan el distrito durante el día. ¡Hercúleo, el poder económico que tendrá que ejercer una banda tan pequeña! ¡Asombrosas, las hazañas del hedonismo que habrá de realizar para alumbrar «el desarrollo de comercios, restaurantes, lugares de ocio […] que se requieren también para su uso por parte de la población trabajadora!».

Evidentemente, la nueva población residencial es sólo parte del proyecto. Las otras agravarán la actual crisis. Lo harán de dos formas.

Primero, persiguen traer más usos diurnos, de trabajo: industrias, oficinas internacionales de comercio y un enorme edificio destinado a oficinas federales, entre otros. Segundo, al despejar el terreno para estos lugares de trabajo y para los proyectos de viviendas y las grandes avenidas, se arrasarán, junto con los edificios vacíos y semiderruidos, muchos de los comercios y servicios que, con bajos costes, existían aún y servían a la población trabajadora. Más población trabajadora y un número de residentes fijos estadísticamente insignificante. Como consecuencia de añadir más población trabajadora y un número de residentes fijos estadísticamente insignificante, se reducirán aún más los servicios, ya demasiado exiguos en número y variedad para la población trabajadora actual. Las actuales condiciones, ya muy incómodas, se harán intolerables. Además, los planes eliminarán para siempre la posibilidad de desarrollar servicios razonablemente adecuados, porque ya no habrá espacios con un alquiler económico donde puedan incubarse nuevos comercios.

El bajo Manhattan está en un verdadero aprieto y todos los razonamientos rutinarios y remedios de la urbanística ortodoxa no hacen sino aumentar el problema. ¿Qué puede hacerse para mejorar *efectivamente* el grave desequilibrio en los horarios de sus usuarios, raíz evidente de esta situación?

La población residencial, se introduzca del modo que sea, no es una ayuda eficaz. El uso diurno del distrito es tan intenso que los residentes fijos, aun en su más alta densidad posible, siempre serían pocos e ineficaces en proporción, y derrocharían un espacio de un tamaño muy desproporcionado con la contribución económica que pueden aportar.

El primer paso para planificar la entrada de nuevos usos es tener una idea práctica de qué debe lograr esa inyección para superar el problema básico del distrito.

Obviamente el resultado ha de ser la presencia del máximo número de personas en las horas en que el distrito más las necesita para su equilibrio: a media tarde (entre las dos y las cinco), al anochecer, por la noche, los sábados y los domingos. Las únicas concentraciones posibles lo suficientemente grandes como para dar lugar a una mínima diversificación serían grandes grupos de visitantes a esas horas, es decir, turistas y habitantes de otras partes de la ciudad que volvieran una y otra vez en su

tiempo libre.

Todo lo que consiga atraer a estas nuevas masas de gente deberá atraer también a los que trabajan en el distrito. O al menos, no aburrirlos o repelerlos.

Este nuevo uso (o usos) putativo no puede, además, reemplazar en su totalidad a los edificios y territorios en los que, estimulados por el nuevo despliegue de gente, puedan crecer nuevos y espontáneos comercios con la libertad y flexibilidad de equipamiento que estos necesitarán.

Y, finalmente, este nuevo uso (o usos) deben acordarse a la personalidad peculiar del distrito, o al menos no contrariarla. Lo característico del bajo Manhattan es que resulta intenso, excitante, dramático, y hasta romántico. Es su gran activo. ¿Hay algo más dramático o romántico que los ruinosos torreones del bajo Manhattan, elevándose abruptamente hacia las nubes como un castillo encantado ornado de agua? Su mismo toque de irregularidad, sus cañones flanqueados por inmensas torres son su mayor atractivo. Sería un acto vandálico (¡el vandalismo que representa el proyecto actual!), diluir la magnífica presencia urbana en la torpeza y la uniformidad.

¿Qué hay para atraer visitantes en las horas de ocio, por ejemplo los fines de semana? Con los años, desgraciadamente, casi todas las razones que tenían los visitantes para acercarse a esta demarcación y podían eliminarse se han eliminado. El acuario de Battery Park, al extremo de la isla, era la atracción principal del parque; lo han trasladado a Coney Island, el último sitio donde se necesitaba. Un exótico y animadísimo barrio armenio (el tipo de área residencial que sí trae turistas y visitantes en general) cayó bajo los golpes de las piquetas y las excavadoras para dejar sitio a un túnel de acceso. Actualmente, las guías urbanas y las secciones femeninas de los periódicos envían a los visitantes a Brooklyn para que vean aquellas extraordinarias tiendas, trasplantadas allí. Las excursiones en bote a la Estatua de la Libertad tienen ahora menos glamour que la cola del súper. El bar que ha puesto el Departamento de Parques y Jardines en el Battery es tan atractivo como la cafetería de una escuela. El propio Battery Park, instalado en la parte más emocionante de la ciudad, apuntando al puerto como la proa de un barco, parece el solar de un asilo. Todo lo que el plan toca en este distrito (y lo que simplemente está en proyecto) dice lisa y llanamente a los humanos: «¡Marchaos! ¡Dejadme solo!». Nada dice: «¡Venid!».

Podrían hacerse tantas cosas.

El muelle es el primer activo derrochado capaz de atraer a la gente en sus ratos de ocio. Una parte de esta área debía convertirse en un gran museo marino, anclaje permanente de barcos curiosos, la mejor colección expuesta del mundo entero. Atraería turistas al distrito por las tardes, turistas y también residentes los fines de semana y días festivos; en verano sería un lugar espléndido para pasar las noches. Otros accidentes de la ribera serían embarcaderos para excursiones de placer por el puerto y alrededor de la isla; en principio; estos embarcaderos tendrían todo el encanto y vivacidad que el arte pudiera darlos. Si con esto no se instalan después en las inmediaciones restaurantes especializados en marisco, me como el caparazón de

la langosta.

Habría atracciones subsidiarias, no solamente en la costa, sino un poco hacia el interior, en la matriz de las calles, para deliberadamente ir empujando poco a poco a los visitantes y turistas hacia dentro. Habría que construir, por ejemplo, un nuevo acuario, que sería gratis, a diferencia del de Coney Island. Una capital de ocho millones de habitantes puede mantener dos acuarios; y puede permitirse presumir gratis de sus peces. También ha de construirse la sucursal de la Biblioteca que tanto se necesita, y que sea fija y no circulante, como suele hacerse; y una biblioteca especializada en todo conocimiento marítimo y financiero.

Por las noches y los fines de semana debieran celebrarse acontecimientos especiales centrados en todas estas atracciones; a lo que se debería añadir una ópera y un teatro de entradas baratas: Jason Epstein, estudioso de los temas urbanos y publicista, que ha sopesado cuidadosamente diversos experimentos efectuados en las ciudades europeas en busca de pistas para el Lower Manhattan, sugiere un circo de una sola pista y permanente, como el que hay en París. Si esto se hiciera bien, sería mucho más eficaz para mantener económicamente los negocios y establecimientos de la zona que la suma árida de más plantas fabriles, que ocupan espacio y no contribuyen en nada a reforzar la vida del distrito (plantas que estarían mejor en otros lugares, donde hacen mucha más falta).

A medida que, por las noches, los días festivos y los sábados el distrito se animase con la presencia de turistas y visitantes de todas clases, surgirán nuevos usos residenciales. El Lower Manhattan contiene numerosas casas antiguas, deterioradas pero atractivas, del tipo precisamente que se rehabilitaron en otras áreas a las que volvió la vida. Las personas que buscan algo único y animado se pegarán por poseerlas. Sin embargo, el vivir en esta área ha de ser necesariamente una manifestación de la vitalidad del distrito, no una causa de ésta.

¿Mis sugerencias de usos adicionales basados en atracciones para los ratos de ocio parecen frívolas o caras?

Pues consideremos entonces los costes previstos para los planes preparados por la Asociación del Centro Urbano del Lower Manhattan y el Ayuntamiento para la construcción de más centros de trabajo, más aparcamientos y bloques de viviendas urbanizadas y una autopista que facilite a los nuevos vecinos, los días festivos y sábados, la huida del distrito.

Según estimaciones, estas innovaciones costarán *mil millones de dólares*, en dinero público y privado.

El extremo desequilibrio en el reparto de la gente durante el día en el Lower Manhattan ilustra un cierto número de principios para rebajarlo que se aplican igualmente a otros distritos urbanos.

Ningún barrio o distrito, mejor o peor establecido, más o menos prestigioso o adinerado, por muy poblado que esté para un único fin, puede descuidar la necesidad de distribuir a la gente a lo largo de todo el día sin frustrar su potencial para generar

la diversidad.

Más aún, un barrio o distrito perfectamente calculado, aparentemente, para cumplir una sola función —el trabajo u otra— y con todo lo aparentemente necesario para ello, no puede en realidad procurar todo lo necesario si se reduce a esa única función.

Si un plan destinado a salvar un distrito carente de distribución humana diurna no ataca la raíz misma del problema, lo único que conseguirá, en el mejor de los casos, es reemplazar la vieja miseria por una nueva y más reluciente. Podrá parecer más limpio algún tiempo, un pobre resultado para tanto gasto.

Debería estar ya claro que estoy hablando de dos tipos diferentes de diversidad. La primera, los usos primarios, son aquéllos que, por sí mismos, llevan la gente a un sitio determinado; son como anclas. Son usos primarios las oficinas y las fábricas. También las viviendas. Algunos lugares destinados a esparcimiento, educación y recreo son igualmente usos primarios. En cierto grado (esto es, para una importante proporción de sus usuarios), lo son también muchos museos, bibliotecas y exposiciones de arte, pero no todos.

Los usos primarios pueden ser a veces desusados. En Louisville, desde la Guerra, ha crecido gradualmente un gran mercado de muestrarios de calzado de saldo y descatalogados, unas treinta tiendas concentradas en cuatro bloques de casas de una sola calle. Grady Clay, editor de la sección inmobiliaria del *Louisville Courier-Journal*, crítico y destacado proyectista y urbanista, informa que el grupo de zapatería allí instalado tiene aproximadamente medio millón de pares de zapatos entre sus escaparates y almacenes. «Está situado en plena zona gris», —me escribe el señor Clay—, «pero, tan pronto como corrió el rumor, llegaron clientes en bandadas; se veía compradores de Indianapolis, Nashville o Cincinnati, incluso un desfile de Cadillacs. He estado reflexionando sobre ello. Nadie pudo haber planeado este crecimiento. Nadie lo ha estimulado. Su mayor amenaza es, de hecho, la autopista que lo atravesará por la mitad. En el Ayuntamiento a nadie le preocupa en absoluto. Tengo la esperanza de conseguir algunos apoyos…».

Como nos sugieren estas líneas, nadie puede determinar, basándose en signos exteriores de supuesta importancia o en algo exterior, el mayor o menor atractivo potencial de un uso primario. Las *apariencias* más impresionantes en la práctica se revelan ineficaces. Por ejemplo, el edificio central de la Biblioteca pública de Filadelfia, empotrado en un centro cultural monumental, atrae menos usuarios que las tres sucursales (una de ella en un atractivo pero poco ostentoso establecimiento en medio de la zona comercial de Chestnut Street). Como muchas empresas culturales, las bibliotecas son un combinado de uso primario y esporádico, y funcionan mejor cuando se mezclan estos dos atributos. En dimensiones y apariencia, no digamos ya en su fondo de libros, el edificio principal es más significativo. Pero en su papel de elemento de uso urbano, las sucursales son más significativas, desmintiendo así a las

apariencias. Hay siempre que pensar en términos de operatividad para los usuarios cuando intentemos entender cómo funcionan las mezclas primarias.

Un uso primario cualquiera es, por sí mismo, relativamente ineficaz en tanto creador de diversidad urbana. Si se le combina con otro uso primario que impulse a la gente a entrar y salir de un sitio, ir o venir por la calle *a un mismo tiempo*, nada habremos conseguido. En términos prácticos, ni siquiera podemos considerar diferentes esos dos usos primarios. No obstante, cuando se combina eficazmente un uso primario con otro capaz de sacar a la gente *a diferentes horas* a la calle, entonces el resultado puede ser estimulante desde el punto de vista económico; un ambiente fértil para la diversidad secundaria.

Diversidad secundaria es una expresión para definir las empresas que surgen como respuesta a la previa presencia de usos primarios, para atender a la gente a la que atraen los usos primarios. Si esta diversidad secundaria sirve únicamente usos primarios, sea cual fuere ese uso, es ineficaz[2]. Servir usos primarios mezclados puede ser ineficaz de forma y, si las otras tres condiciones para general diversidad se dan, puede ser exuberante.

Si esta variedad de uso de una calle da origen a una diversidad de necesidades y gustos del consumidor a lo largo de todo el día, toda clase de servicios y tiendas especializadas típicas de las aglomeraciones urbanas pueden llegar en un proceso que se alimenta a sí mismo. Cuanto más combinados y, por consiguiente, más eficaces sean los núcleos de usuarios, más numerosos serán los servicios y tiendas que necesiten cribar su clientela de entre toda la población; y más personas se verán atraídas. Así que aquí hay que hacer otra distinción.

Si la diversidad secundaria florece suficientemente y es capaz de ofrecer servicios desacostumbrados o únicos, puede convertirse (y de hecho se convierte) por vía acumulativa en uso primario. La gente acude específicamente a ello. Esto es lo que sucede en los buenos distritos comerciales y, en menor grado, en Hudson Street. No me gustaría infravalorar este aspecto; es vital para la salud económica de las calles y distritos de una ciudad y para la ciudad en su conjunto. Es vital para la fluidez de uso, para la amplitud de oferta y para las diferencias de carácter útiles e interesantes entre calles y distritos.

Sin embargo, la diversidad secundaria pocas veces se convierte en un uso primario *por derecho propio*. Para tener poder de atracción y vitalidad para crecer y cambiar, debe retener su base elemental formada por usos primarios combinados (la gente que se distribuye a lo largo de todo el día por unas razones fijas). Esto todavía es cierto en el comercio del centro urbano, que está allí principalmente porque al lado hay otros usos primarios combinados; y que se marchita (si bien despacio) cuando estos últimos se desequilibran gravemente.

Me he referido varias veces, de pasada, a que las combinaciones de usos primarios han de ser eficaces si realmente quieren generar diversidad. ¿Qué es lo que las hace eficaces? Por supuesto han de combinarse con las otras tres condiciones que

estimulan la diversidad. Pero, además, la combinación primaria tiene que operar eficazmente por sí misma.

Eficacia significa, en primer lugar, que quienes usan las calles en horas diferentes han de usar las *mismas* calles. Si sus itinerarios se separan o se contraponen no habrá, en realidad, combinación. En términos de economía callejera, el apoyo mutuo *entre lo que es diferente se* convierte en una ficción, o algo parecido a una abstracción de usos diferentes yuxtapuestos que sólo tienen significado sobre el mapa.

Eficacia significa, en segundo lugar, que entre quienes usan las mismas calles a diferentes horas tiene que haber gente que usaría las mismas instalaciones. Pueden estar presentes todos los tipos de personas imaginables, pero los que están por una misma razón y al mismo tiempo no deben combinarse con los que aparecen por otra razón totalmente distinta. Un ejemplo extremo: las nuevas instalaciones de la Ópera Metropolitana de Nueva York comparten calle con un bloque de viviendas de renta baja, al otro lado de la calzada; ahí la yuxtaposición no tiene pies ni cabeza (aun en el caso de que hubiera en dicho lugar una plataforma favorable al desarrollo de una diversidad sostenida recíprocamente). Este tipo de contrasentido económico sin solución se da pocas veces en una ciudad, aunque a menudo lo provocan los proyectos urbanísticos.

Y, finalmente, eficacia significa que la mezcla de personas en una calle a una misma hora del día tiene que tener una relación de proporciones razonables con la gente que está allí a otras horas. Ya hice referencia a este particular cuando hablamos de los proyectos para la punta baja de Manhattan. Se ha dicho muchas veces que los centros urbanos animados son aptos para albergar viviendas en su inmediata periferia o en su interior, así como usos nocturnos que los residentes mantienen y disfrutan. Esta observación es correcta pero, confiando en ella, muchas ciudades esperan milagros de las áreas residenciales radicadas en el interior de sus centros urbanos, como en el plan previsto para el Lower Manhattan. Pero, en la vida real, donde estas combinaciones tienen auténtica vitalidad, los residentes son parte integrante de un complejo núcleo de usos diurnos, nocturnos y de fin de semana razonablemente equilibrados.

De modo semejante, unos miles de trabajadores emparedados entre decenas o centenas de miles de residentes no equilibran de manera apreciable ni un conjunto, ni un determinado lugar. Un sólo edificio de oficinas en medio de un barrio lleno de teatros no cuenta para nada en términos prácticos. En resumen, lo que cuenta realmente en las combinaciones primarias es la tarea ordinaria y cotidiana consistente en mezclar gente en núcleos de apoyo económico mutuo. Esto es lo importante, esto es un asunto económico tangible y concreto, no unos efectos vagamente *atmosféricos*.

Me he centrado en los centros urbanos. Lo que no quiere decir que las combinaciones de usos primarios no sean necesarias en cualquier otro lugar de las ciudades. Por el contrario, lo son y mucho, y el éxito de las combinaciones en los

centros urbanos (o en las partes más intensas de una urbe, sea cual fuere su nombre) depende de que la mezcla sea posible en otras partes de la ciudad.

Me he referido principalmente a los centros urbanos por dos razones en particular. Primera, porque una combinación primaria insuficiente es el fallo principal de nuestros centros urbanos, y muchas veces el único y desastroso fallo básico. La mayoría de los centros urbanos de las grandes capitales cumplen —o cumplían en otro tiempo— las cuatro condiciones necesarias para generar la diversidad. Por eso pudieron ser centros urbanos. Habitualmente hoy podrían cumplir tres de las cuatro. Pero (por razones que pasaremos a discutir en el capítulo 13) se han dedicado con preferencia a albergar centros de trabajo y hay muy poca gente fuera de las horas laborables. Esta condición ha sido más o menos formalizada por la jerga urbanística, que ya no habla de *centros urbanos* sino de Distritos Financieros. Un DF que sea en efecto lo que su nombre indica, es un completo fracaso. Pocos centros urbanos han alcanzado (todavía) el grado de desequilibrio característico del bajo Manhattan. La mayoría tienen, junto a su población trabajadora, una buena cantidad de compradores diurnos durante las horas de trabajo y los sábados. No obstante, también es verdad que la mayoría transitan por el camino que conduce a un desequilibrio total; y lo peor es que tienen menos patrimonio potencial que el Lower Manhattan para recuperarse.

La segunda razón para hacer hincapié en las combinaciones primarias de un centro urbano es su efecto directo sobre las otras partes de la ciudad. Probablemente, todo el mundo es consciente de que las ciudades dependen siempre, de alguna manera, de su corazón (centro urbano). Cuando el corazón de una urbe se para o se desintegra, el tejido social de la ciudad en su conjunto sufre: las personas que deberían juntarse, mediante actividades centrales que ahora fracasan, no se juntan. Las ideas y el dinero que deberían reunirse y que suelen hacerlo casualmente en un lugar vital central, no se reúnen. Las redes de la vida ciudadana pública desarrollan huecos que no se pueden permitir. Sin un corazón fuerte e *inclusivo*, la urbe tiende a convertirse en una colección de intereses aislados unos de otros. Fracasa en producir algo mayor —desde el punto de vista social, cultural y económico— que la suma de sus partes separadas.

Todas estas consideraciones son importantes; pero también estoy pensando en un efecto económico más específico que un corazón (urbano) fuerte ejerce sobre otros distritos.

Los beneficios peculiares que las ciudades procuran para la incubación operan, como ya señalé antes, con mayor eficacia y seguridad allí donde surgen los núcleos de uso más complejos. De estas incubadoras de empresas pueden salir, a su vez, retoños económicos capaces de transferir (así ocurre en la vida real) su vigor a otras partes de la ciudad.

Richard Ratcliff, profesor de Economía Inmobiliaria en la Universidad de Wisconsin, ha descrito admirablemente este movimiento: «La descentralización es un síntoma de degeneración y decadencia», —dice Ratcliff—, «solamente en el caso de

que deje tras de sí un vacío, pero es saludable si es producto de una serie de fuerzas centrípetas. Gran parte del movimiento hacia el exterior de determinadas funciones urbanas tiene lugar porque son expulsadas del centro y no porque haya algo situado en el exterior o en las afueras que las atraiga».

En una ciudad sana, señala el profesor Ratcliff, hay una sustitución constante de usos menos intensivos por usos más intensivos[3]. «Otra cuestión muy diferente es la dispersión inducida artificialmente. En este caso se corre el riesgo de perder toda su eficacia y productividad».

Raymond Vernon ha señalado en *Anatomy of a Metropolis* que, en Nueva York, la proliferación de oficinas en Manhattan Island ha empujado a las fábricas a otras localidades (cuando los fabricantes de una ciudad prosperan y se hacen autosuficientes pueden irse a las afueras o a los ayuntamientos pequeños de los grandes cinturones de las urbes, que dependen económicamente de los efectos incubatorios de esos lugares tan maravillosamente productivos, las intensas grandes ciudades).

Los usos que acumulan los incubadores de diversidad son de dos clases, como toda diversidad urbana. Si se acumula diversidad secundaria, que sirve a la gente que llegó atraída por la mezcla de usos primarios, deben buscar otros lugares donde pueda florecer la diversidad secundaria —otros lugares con combinaciones de usos primarios, entre otros factores a tener en cuenta—, o bien languidecer y, probablemente, morir. Su traslado, siempre y cuando sean capaces de hallar lugares convenientes, es una oportunidad para la ciudad. Ayudan a acelerar la formación de otras complejidades urbanas. Ésta es, por ejemplo, una de las influencias exteriores que más nos han afectado en Hudson Street. Así llegaron la tienda de equipo subacuático, la imprenta y el escultor que ocupó una tienda vacía. Son empresas que burbujean desde el caldo de unos generadores de diversidad mucho más intensos.

Aunque este traslado es beneficioso (si no se pierde por falta de un suelo económicamente *fértil*), es menos significativo y básico que el traslado de diversidad primaria acumulada en los centros intensivos. Pues, cuando los usos primarios, como los talleres de manufacturas, por ejemplo, emigran hacia el exterior desde núcleos de uso que ya no son capaces de contener toda la diversidad que generan, pueden convertirse en ingredientes de combinación primaria en lugares donde se necesita desesperadamente el uso primario del trabajo. Su presencia ayuda eventualmente a crear núcleos de uso combinado primario.

Un economista especialista en el uso de la tierra, Larry Smith, ha llamado con perspicacia a los edificios-oficinas piezas de ajedrez. «Habéis gastado ya estas piezas de ajedrez», cuentan que dijo a un urbanista que intentaba revitalizar una cantidad desmesurada de espacios con fantásticos planes para la construcción de nuevos edificios de oficinas. Todos los usos primarios, sean oficinas, viviendas o salones de conciertos, son como piezas de ajedrez. Las que se mueven de manera diferente han de ser utilizadas de manera *concertada* si se quiere conseguir algo positivo. Como en

el juego de ajedrez, un peón puede convertirse en reina. Pero la edificación urbana se diferencia del ajedrez en esto: que no hay ninguna regla que limite el número de piezas; bien desplegadas, las piezas se multiplican.

En los centros urbanos, las políticas públicas no pueden introducir directamente empresas enteramente privadas que atiendan ciertas necesidades después de las horas de trabajo y ayuden a vigorizar un lugar determinado. Tampoco pueden, por decreto, anclar esos usos en un centro urbano. Pero, indirectamente, los poderes públicos sí pueden estimular su crecimiento utilizando sus propias piezas de ajedrez, así como las sensibles a la presión pública, en los lugares más adecuados.

El Carnegie Hall, en la calle 57 Oeste de Nueva York, es un excelente ejemplo de esta acción pionera. Ha funcionado muy bien en esa calle, a pesar del handicap de sus manzanas demasiado grandes. La presencia del Carnegie Hall, con el consiguiente uso intensivo de la calle por las noches, generó posteriormente la aparición y presencia de otro uso que requiere, precisamente, una actividad nocturna: dos salas de cine. Y, como el Carnegie Hall es un centro musical, generó la aparición de muchos pequeños estudios musicales, de danza y de arte dramático, así como de salas para recitales. Todo esto está mezclado y tejido con residencias: dos hoteles y muchos apartamentos que albergan a toda clase de inquilinos, pero principalmente a una gran variedad de músicos, artistas y profesores de música. La calle funciona durante el día gracias a unos edificios de oficinas pequeños, a dos grandes en los extremos del barrio y gracias también a que este uso de doble turno es capaz de mantener una diversidad secundaria que, con el tiempo, se ha convertido en un atractivo. La distribución de usuarios a lo largo del día estimula, por supuesto, el negocio de los restaurantes; los hay de todas las variedades: un elegante italiano, otro ruso y glamouroso, un tercero especializado en pescado, un autoservicio y un puesto de hamburguesas. Entre los restaurantes, los visitantes pueden comprar toda clase de monedas, joyas antiguas, libros viejos o nuevos, zapatos elegantes, objetos de arte, sombreros extravagantes, flores, *delicatessen,* alimentos orgánicos, chocolates importados. También se compran y se venden vestidos Dior de tercera o cuarta mano, el visón del año pasado o se puede alquilar un coche deportivo inglés.

En este caso, el Carnegie Hall es una pieza de ajedrez vital que se mueve de acuerdo con las demás piezas. El plan más desastroso para todo el barrio podría ser, por ejemplo, destruir el Carnegie Hall y reemplazarlo por otro edificio de oficinas. Esto estuvo a punto de suceder, como parte de un vasto plan de la ciudad de Nueva York consistente en coger todas las mejores piezas de ajedrez y separarlas de sus compañeros de tablero, segregadas en una isla urbanizada llamada Lincoln Center para la práctica de las artes. El Carnegie Hall se salvó por un pelo gracias a una terca resistencia y presión política ejercida por los ciudadanos en general, aunque ya no será la sede de la Filarmónica de Nueva York, que va a ser descontaminada de la ciudad ordinaria.

Es un urbanismo lamentable, que destruye ciegamente los núcleos de uso

existentes en una urbe y que, automáticamente, estimula nueva decadencia, subproducto irreflexivo de sus propias fantasías. Las piezas del ajedrez urbano —y, en centros urbanos, las piezas de ajedrez de uso nocturno que pueden ser instaladas por los poderes públicos o bajo la presión de la opinión pública— deben colocarse para fortalecer y ensanchar la vitalidad ya existente, y para ayudar al equilibrio, en lugares estratégicos, de los tiempos de uso. En el ensanche medio de Nueva York hay muchos espacios con un uso intensivo diurno, pero muertos y amenazadores de noche, que necesitan las piezas de ajedrez que fueron al Lincoln Center. Por ejemplo, la hilera de edificios de oficinas de Park Avenue, entre Grand Central Station y la calle 59. O la zona al sur de Grand Central. O el distrito comercial de la calle 34. Muchos distritos, animados en otro tiempo, que perdieron en el pasado esa combinación de usos primarios que confieren atractivo, popularidad y un alto valor económico, y que tristemente han decaído.

Por esa razón proyectos como los centros culturales o cívicos —además de ser terriblemente desequilibrados por regla general— producen trágicos efectos en sus ciudades. Aíslan los usos —y a menudo también los usos intensivos nocturnos— de las partes de la urbe que, o los poseen, o enferman.

Boston fue la primera ciudad americana donde se proyectó un distrito cultural descontaminado. En 1859 una comisión de Institutos hizo un llamamiento en favor de la Conservación Cultural y trazó los límites de una demarcación dedicada *exclusivamente a instituciones de carácter educacional científico y artístico*, una medida que coincidió con el principio del largo y penoso declive del liderazgo cultural de Boston. No sé si la descontaminación y segregación deliberada de numerosas instituciones culturales de sus emplazamientos ordinarios y de su vida corriente fue una de las muchas causas del declive cultural de Boston o si fue simplemente un síntoma o el sello de una decadencia ya inevitable por otras causas. Una cosa es segura: el centro urbano de Boston ha sufrido gravemente la carencia de buenas combinaciones de sus usos primarios, particularmente combinaciones buenas de los usos nocturnos y de usos culturales vivos (no piezas de museo petrificadas).

Los encargados de obtener dinero para financiar grandes empresas culturales suelen decir que las personas ricas contribuyen más y mejor a levantar islotes de monumentos descontaminados que para edificios culturales *aislados* situados en plena matriz urbana. Así se justificaba el conjunto Lincoln Center para la práctica de las artes, en Nueva York. No sé si esto de la recaudación de fondos es verdad; no sería sorprendente, sin embargo, puesto que durante años los expertos han asegurado a las personas ricas e ilustradas que la única edificación urbana válida se desarrolla en los complejos urbanizados.

Entre los urbanistas de centros urbanos y los grupos financieros circula el mito (o coartada) de que todos los americanos se quedan en casa por la noche viendo la tele o, si no, van a sus reuniones en la escuela. Esto es lo que dicen en Cincinnati cuando preguntas por su centro urbano, que está muerto a partir de las cinco o seis de la tarde

y, por consiguiente, medio vivo durante el día. Sin embargo, los ciudadanos de Cincinnati hacen aproximadamente medio millón de visitas al año a los barrios de vida nocturna, por lo general muy caros, que hay al otro lado del río en Covington, Kentucky, que a su vez tiene su propia carga de enfermizo desequilibrio. *La gente no acostumbra a salir*, es una coartada muy usada también en Pittsburgh para explicar su centro urbano muerto[4].

Los aparcamientos públicos del centro de Pittsburgh funcionan solamente a un 10 o un 20% de su capacidad a partir de las ocho de la tarde, excepto el céntrico aparcamiento de Mellon Square, que puede alcanzar el 50% si hay movimiento en los hoteles (como los parques y los comercios, los aparcamientos son ineficaces y un derroche si no hay un uso diverso en el tiempo). Entre tanto, el problema de aparcamiento, a sólo cinco kilómetros del centro urbano, en un sector llamado Oakland, es feroz. «Todavía no se ha disuelto un atasco que ya empieza a formarse el siguiente», explica un funcionario. «Esto es un rompecabezas». Lo comprendemos muy bien. Oakland contiene en su demarcación la Pittsburgh Symphony, la opereta comunitaria, el grupo de teatro de cámara, el restaurante de moda, la Asociación atlética de Pittsburgh, otros dos grandes clubes, la Biblioteca principal Carnegie, un museo, galerías de arte, la Historical Society, el Shriners Mosque, el Instituto Mellon, un hotel muy apreciado para hacer fiestas, la Asociación de jóvenes judíos, la sede del Consejo de educación y las clínicas más importantes.

Como Oakland contiene una cantidad desproporcionada de usos de ocio, para después del trabajo, también presenta un grave desequilibrio; Pittsburgh no tiene ningún lugar, ni en Oakland, ni en el centro urbano, donde generar intensivamente su principal diversidad secundaria metropolitana. Las tiendas convencionales y la diversidad de bajo nivel cultural que hay están en el centro urbano. La diversidad comercial de cultura más elevada que existe ha elegido en su mayor parte Oakland, como aparentemente la mayor apuesta de los dos lugares; pero es una diversidad exangüe y marginal porque Oakland está bastante lejos de ser el núcleo efectivo de uso que debe ser un corazón metropolitano.

El instrumento para conseguir en Pittsburgh este doble desequilibrio fue un agente de la propiedad inmobiliaria, el fallecido Frank Nicola, quien hace cincuenta años comenzó a promocionar, en la era de la Ciudad Bella, un centro cultural en la pradera prístina de una antigua granja lechera. Tuvo un buen comienzo, porque la Biblioteca Carnegie y el centro artístico habían aceptado ya como donativo un solar de las tierras propiedad de los Schenley. En cualquier caso, el centro urbano del Pittsburgh de aquellos días no era un lugar atractivo para estos centros por su aspecto irremediablemente horrendo, turbio y renegrido.

Ahora, sin embargo, el centro urbano de Pittsburgh es potencialmente atractivo para el ocio, gracias ala intensiva limpieza promovida por los hombres de negocios de la Allegheny Conference. Teóricamente, la descompensación podría remediarse en parte por un auditorio cívico y el posterior añadido de una sala sinfónica y

apartamentos en el centro urbano. Pero todavía reina el espíritu de la granja lechera y de la cultura descontaminada de la ciudad. Todos los inventos —autopistas urbanas, cinturones de parque, aparcamientos— amputan estos conjuntos urbanizados del centro urbano de trabajo y garantizan que su articulación no pasará de ser una abstracción impresa en los planos de los arquitectos, en lugar de una realidad económica viva formada por personas vivas pasando en horas diferentes por las mismas calles. Los centros urbanos americanos no declinan misteriosamente porque sean anacrónicos ni porque sus usuarios hayan sido absorbidos por los automóviles. Están siendo asesinados sin testigos, asesinados en buena parte por una política consciente que separa los usos de ocio de los usos de trabajo, según el malentendido de que eso es la planificación urbana sistemática.

No se puede dispersar las piezas de ajedrez de uso primario aquí y allá en una ciudad, desde luego, teniendo sólo en cuenta la necesidad de extender a todo el paso de ciudadanos e ignorando las específicas necesidades de los usos como tales, si *para ellos* será un buen entorno.

No obstante, esta arbitrariedad es innecesaria. De vez en cuando he hablado, con admiración, del complejo y subyacente orden de las ciudades. Es parte de la belleza de este orden el que sea más fácil que el éxito de la combinación y el éxito de los elementos peculiares y específicos de la combinación armonicen, que no que se contradigan. En este mismo capítulo he expuesto varios ejemplos de esta identidad (o correspondencia) de interés, haciendo referencia a otros por implicación: por ejemplo, los nuevos usos de trabajo proyectados para el bajo Manhattan no sólo agravarán los peores problemas de ese distrito, sino que además y al mismo tiempo abrumarán a los nuevos empleados y funcionarios que vayan a trabajar allí con un ambiente urbano inconveniente e incómodo. Pondré ahora un ejemplo que ilustra los complejísimos efectos perniciosos que pueden derivarse cuando se menosprecia este orden inherente a la vitalidad de una ciudad.

Podríamos llamarlo el caso de los tribunales y la ópera. Hace cuarenta y cinco años se inició en San Francisco la construcción de un centro cívico que, desde entonces, no ha dado más que problemas. Este singular conjunto, emplazado cerca del centro urbano con la intención de atraer el centro hacia él, ha repelido la vitalidad, por supuesto, y ha traído la típica carcoma que suele caracterizar estos lugares muertos y artificiales. Este centro —junto a otros arbitrarios objetos instalados en sus parques—, el Teatro de la Ópera, el Ayuntamiento, la Biblioteca pública y varias dependencias municipales.

Ahora, suponiendo que la ópera y la biblioteca son piezas de ajedrez, preguntamos: ¿cómo habrían ayudado mejor a la ciudad? Ambas, por separado, tendrían que haber sido empleadas en *estrecha* conjunción con las oficinas y tiendas de gran intensidad del centro urbano. Esto —y la diversidad secundaria que habrían indudablemente anclado— hubiera sido *también* un contexto más idóneo tanto para

uno como para otro. Tal y como está ahora, la ópera está en un lugar sin la menor conexión o relación ambiental, disfrutando de la irrelevante comodidad del edificio-servicio más próximo, el Servicio Civil de Empleo, en la parte trasera del Ayuntamiento. Por su parte, la Biblioteca es el muro de apoyo del barrio marginal.

Por desgracia, en asuntos de esta clase, un error lleva a otro; su fecundidad es asombrosa. En 1958 había que elegir el emplazamiento de un edificio de juzgados. El lugar lógico, esto era evidente, sería cercano a las otras dependencias municipales, para comodidad de los letrados y de los servicios adscritos a la administración de justicia. Aunque también se advirtió que el edificio de los juzgados catalizaría, en sus inmediaciones, una diversidad secundaria de prestamistas y bares cutres. ¿Qué hacer? ¿Construir el edificio de los tribunales cerca del centro cívico, para tener cerca los edificios en los que todos trabajan? ¡Pero el contexto de los juzgados no anima mucho a ir a la ópera! Ya era poco adecuada la indescriptible tristeza de los alrededores.

Cualquier solución de un problema semejante ha de ser necesariamente pobre. La solución escogida fue instalar los tribunales a una distancia incómoda, salvándose así la ópera de una mayor contaminación de vida que no sea *cívica*, sea lo que sea que signifique eso.

Este embrollo agotador no se debía en lo más mínimo a contradicciones entre las exigencias de una urbe en tanto organismo, y las necesidades de los diferentes usos específicos; la mayoría de los embrollos urbanísticos no surgen de estas contradicciones. Surgen, principalmente, de unas teorías arbitrarias que se contradicen con el orden de las ciudades y con las necesidades de los usos individuales.

Este aspecto imposible de la teoría —en este caso, estética— es importante y frustra una y otra vez las combinaciones primarias urbanas, así que voy a estudiar las implicaciones de este caso un poco más.

Elbert Peets, un arquitecto que durante muchos años fue un obstinado miembro disidente de la Comisión de Washington D. C. para las Bellas Artes ha presentado con acierto este conflicto y, aunque habla de Washington, sus observaciones se aplican también a San Francisco y a los problemas de muchos otros lugares:

Tengo la convicción de que principios erróneos rigen importantes aspectos (de la actual ordenación urbanística de los municipios de Washington). Estos principios se han desarrollado históricamente y han recabado tantos apoyos por inercia y por intereses encubiertos que las atareadas autoridades responsables del crecimiento arquitectónico de Washington los aceptan invariablemente sin rechistar, cosa que nosotros no hemos de hacer.

En resumidas cuentas, lo que ocurre es lo siguiente: la capital gubernamental se aleja cada vez más de la ciudad; los edificios oficiales se concentran y aíslan de los edificios urbanos. No era ésta la idea de L’Enfant. Por el contrario, hizo todo lo que pudo para amalgamar los dos y para que se ayudaran recíprocamente. Distribuyó los

edificios oficiales, los mercados, las sedes de las sociedades nacionales, las academias y los monumentos en los lugares más ventajosos arquitectónicamente de la ciudad, como si quisiera dejar la huella de la capital en todas partes. Era una intención sensata y un sensato juicio arquitectónico.

De la Feria de Chicago de 1893 vino la ideología arquitectónica que considera una ciudad como un monumental patio de honor separado radicalmente de un área profana y pecaminosa llena de *concesiones*. […] No hay la menor evidencia, al proceder así, de que se sienta la ciudad como un organismo, una matriz digna de sus monumentos y en buenos términos con ellos. […]

La pérdida es tanto social como estética. […]

Se podría decir que hay aquí dos visiones estéticas opuestas, cuestión de gusto y, sobre gustos… Pero no, el problema es más profundo. Una de estas visiones —la de los monumentales «patios de honor»— contradice las necesidades funcionales y económicas de las ciudades, y también de sus usos específicos. La otra visión —la ciudad mezclada con núcleos focales arquitectónicos rodeados íntimamente por la matriz cotidiana— está en armonía con el comportamiento económico y funcional de las urbes[5].

Cada uso primario urbano, tenga o no un disfraz monumental, necesita su íntima matriz de ciudad *profana*. El edificio de los juzgados de San Francisco necesita algún tipo de matriz con su diversidad secundaria. La ópera necesita otro tipo de matriz con su diversidad secundaria. Y las matrices urbanas necesitan, a su vez, estos usos, ya que su influencia ayuda a formar las matrices. Por otra parte, una matriz urbana necesita también sus menos espectaculares y propias misceláneas (el *revoltijo* de los bobos); de lo contrario no será una auténtica matriz sino, como los bloques de viviendas, una monotonía *profana* operando con la misma sensatez que la *sagrada* monotonía de los centros cívicos-municipales, como el de San Francisco.

Claro que cualquier principio puede aplicarse arbitraria y destructivamente por gente que no entiende su funcionamiento. La teoría estética de L'Enfant sobre los puntos focales interdependientes de las matrices urbanas cotidianas que los rodean puede aplicarse para dispersar más usos primarios —especialmente los susceptibles de tener una apariencia monumental—, sin tener en cuenta la relación económica o de otro tipo que requieren. Pero la teoría de L'Enfant es admirable, no como abstracción visual al margen de su función, sino más bien por su capacidad de aplicarse y adaptarse de acuerdo con las necesidades de establecimientos reales en ciudades reales. Si se respetan y se tienen en cuenta estas necesidades funcionales, las teorías estéticas que glorifican los usos aislados, tanto los *sagrados* como los *profanos*, no se pueden aplicar.

En los distritos urbanos de predominio residencial ocurre lo mismo que en los centros urbanos: cuanto más complejidad y variedad de los usos primarios puedan cultivarse, tanto mejor. Ahora bien, la pieza de ajedrez esencial que hace falta en

estos distritos es el uso primario de trabajo. Como vimos en los ejemplos del parque de Rittenhouse Square o en Hudson Street, estos dos usos primarios se llevan muy bien, las calles se animan al mediodía con trabajadores, cuando de las viviendas no emerge vida suficiente, y se animan a última hora de la tarde y por la noche con vida procedente de las viviendas, cuando los centros de trabajo están vacíos.

Nos han machacado tanto con lo deseable que es segregar las viviendas y los lugares de trabajo que hay que hacer un esfuerzo para contemplar la vida real y observar que los distritos residenciales en donde no se combina este uso con el de trabajo no lo llevan bien en las ciudades. En un artículo sobre los guetos negros aparecido en el *New York Herald Tribune*, su autor, Harry S. Ashmore, citaba las palabras de un líder político de Harlem: «Al parecer, los blancos quieren volver aquí, a Harlem, y quitárnoslo a nosotros. Se comprende, porque (Harlem) es el distrito más atractivo de la zona para las inmobiliarias. Tenemos colinas y panorámicas sobre ambos ríos, el transporte es bueno y, por si fuera poco, es la única zona interior que no tiene ninguna industria».

Sólo en la teoría urbanística Harlem es una zona atractiva para las inmobiliarias. Desde la época de sus primeros moradores, blancos de clase media y alta, Harlem nunca fue un distrito residencial viable, económico y vigoroso; y, probablemente, no lo será nunca (sean cuales fueren sus habitantes) hasta que tenga, entre otras mejoras físicas, una buena y saludable inyección de trabajo entre sus hileras de viviendas.

No se pueden alumbrar sólo con buenas intenciones usos primarios de trabajo en los distritos residenciales; como tampoco la diversidad secundaria. Poco puede hacer una política oficial para que los usos de trabajo aniden allí donde faltan y se necesitan; pero puede *permitirlos* y estimularlos indirectamente.

Pero los reclamos positivos no son la necesidad más apremiante; ni la manera más provechosa de gastar energías en las áreas grises necesitadas de vitalidad. Lo primero es sacar el mejor partido de cualquier industria y cualquier pieza de ajedrez de uso primario que exista ya en los distritos residenciales fracasados. El muestrario de zapatos de Louisville, aunque es un ejemplo raro, pide a gritos este aprovechamiento. Lo hace buena parte de la villa de Brooklyn, una porción del Bronx y, en realidad, las áreas interiores grises de casi todas las grandes capitales.

¿Cómo puede aprovecharse la existencia previa de lugares de trabajo? ¿Cómo se hace para soldarlos y formar, junto con las viviendas, núcleos efectivos de uso de calle? Hay que hacer aquí una distinción entre el típico centro urbano y el habitual distrito residencial en crisis. En los centros urbanos el handicap más grave suele ser la carencia de una suficiente combinación de usos primarios. En la mayoría de los distritos residenciales, especialmente en las áreas en declive, la falta de combinación primaria es normalmente sólo un handicap, y en ocasiones no es el más grave. Ciertamente, no es difícil encontrar ejemplos de combinación de trabajo y vivienda con escasos resultados en cuanto a diversidad y vigor. Esto se debe a que la mayoría de los distritos residenciales urbanos están formados por manzanas de casas

demasiado grandes o se construyeron todos los edificios a la vez y no han podido superar el handicap de este tipo de uniformidad aunque hayan envejecido; o la causa es su bajo nivel de población, en cifras absolutas. En resumen, suspenden en varias de las cuatro condiciones generadoras de diversidad.

En lugar de preocuparse por saber de dónde va a venir suficiente trabajo, el problema primero es identificar —en los distritos residenciales— el que ya existe y se desperdicia como elemento de uso primario. En las ciudades, hay que construir sobre lo que existe para obtener más. Para hacer excelentes combinaciones de trabajo y viviendas —donde existan o quepa la esperanza de ello— es necesario comprender la función que desempeñan los otros tres generadores de diversidad.

No obstante, me anticiparé a la discusión del tema en los próximos tres capítulos diciendo lo siguiente: de los cuatro generadores de diversidad, dos representan problemas de fácil tratamiento en la cura de los males de las áreas grises (siempre hay edificios antiguos para hacer su parte y no es difícil trazar calles adicionales en lugares donde sean necesarias). Se trata de problemas menores comparados con los barridos a gran escala de terrenos en los que nos han enseñado a derrochar nuestro dinero.

Las otras dos condiciones necesarias —combinaciones de diversidad primaria y suficiente concentración de viviendas— son más difíciles de crear cuando faltan. Lo más sensato es empezar donde *una* de estas dos condiciones exista o pueda ser estimulada con facilidad.

Los distritos urbanos que plantearán el problema más difícil serán sin duda las áreas residenciales grises carentes de trabajo y de una alta densidad de viviendas. Las áreas urbanas fracasadas o próximas a este estadio tienen problemas no tanto por lo que tienen (que siempre se considera una base sobre la cual operar), como por lo que les falta. Una área gris severamente afectada por carencias difíciles de proveer sólo puede asistirse si hay otras áreas grises circundantes con al menos un inicio de combinación primaria y si los centros urbanos correspondientes se refuerzan con una mejor distribución de la presencia de la gente durante todo el día. Cuanto más diversidad y vitalidad genere una ciudad en cualquiera de sus zonas, mejores por supuesto serán sus posibilidades de éxito en otras partes de la misma (incluyendo, eventualmente, aquéllas en las que no había por dónde empezar).

Ni que decir que las calles o distritos con buenas combinaciones de usos primarios y capaces de generar diversidad urbana deben ser mimados, y no menospreciados por su mezcla y destruidos tabicando sus componentes. Pero desgraciadamente, los urbanistas convencionales sólo ven en estos atractivos y populares lugares una irresistible invitación a la aplicación de los destructivos y estúpidos principios de la urbanística ortodoxa. Con suficientes fondos federales y suficiente poder, los urbanistas pueden destruir fácilmente las combinaciones primarias mucho más deprisa de lo que tales combinaciones crecen en los distritos no planificados, con la consiguiente pérdida neta de combinación primaria básica. Esto

es lo que está sucediendo hoy.

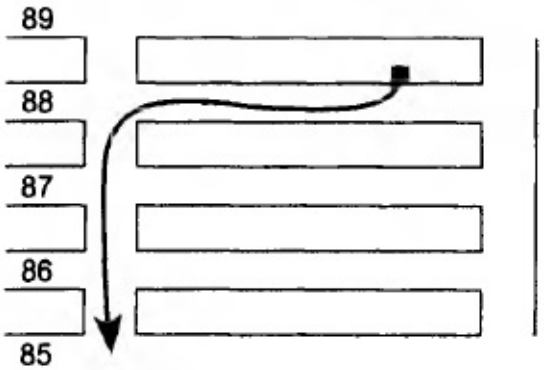
09
Necesidad de manzanas pequeñas

2ª CONDICIÓN

La mayoría de las manzanas deben ser cortas; es decir, las calles y las oportunidades de doblar esquinas tienen que ser frecuentes.

Las ventajas de las manzanas cortas son simples. Consideremos, por ejemplo, la situación de un hombre que vive en una manzana larga, como la de la calle 88 Oeste, en Manhattan, entre la Central Park Oeste y Columbus Avenue. Para ir a las tiendas de Columbus Avenue o para coger el autobús tiene que andar los doscientos cincuenta metros de su manzana hacia el oeste, y hacia el este para ir al parque, coger el metro u otro autobús. Puede vivir años y nunca entrar en las manzanas adyacentes, la 87 y la 89.

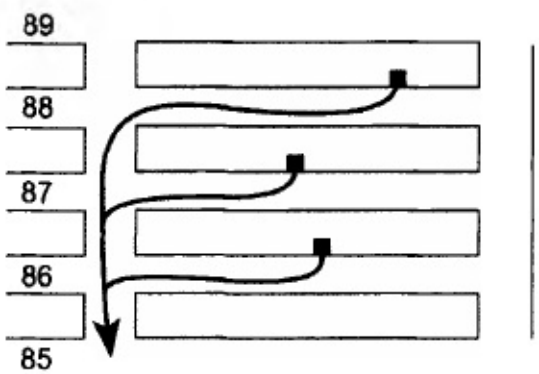
Esto trae problemas. Ya vimos que las vecindades con calles recoletas y aisladas son también las más desamparadas socialmente. Este hombre tiene toda clase de razones para creer que las calles 87 y 89 o sus vecinos, no tienen nada que ver con él. Para suponer lo contrario tendría que tener experiencias que rebasen las pruebas corrientes de su vida cotidiana.



Por lo que a su vecindad se refiere, el efecto *económico* de este autoaislamiento de las calles es igualmente sofocante. Los vecinos de esta calle y de las adyacentes sólo podrán formar un núcleo de uso económico allí donde sus largos y separados senderos se encuentren y confluyan en una única corriente. En este caso, el lugar más próximo donde esto puede suceder es Columbus Avenue.

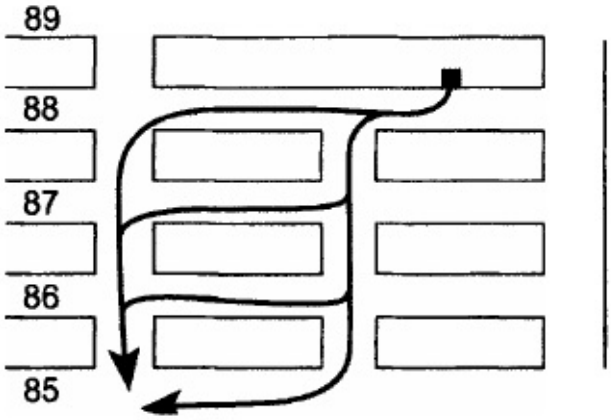
Y como Columbus Avenue es el único lugar próximo donde las decenas de miles de habitantes de esas largas, decadentes y aisladas manzanas se reúnen y forman un núcleo de uso, Columbus Avenue tiene su particular tipo de monotonía: interminables tiendas y un deprimente predominio de la estandarización comercial. En esta vecindad hay, geográficamente, tan poca fachada callejera en la que pueda vivir el comercio, que todo debe ser agrupado, sin tener en cuenta su tipo, la escala de sostén que requiere o la escala de comodidad (distancias a recorrer por los usuarios) que le sería propio. Y a su alrededor se extienden las largas y depresivas hileras de monotonía y opacidad, la Gran Carcoma de la Monotonía, con estridentes cuchilladas a largos intervalos. Este trazado es típico de un área urbana fracasada.

Esta limitadora segregación física de los usuarios regulares de una calle y los de las inmediatas actúa también sobre los visitantes. Por ejemplo, durante más de quince años he asistido a la consulta de un dentista que vive en la calle 86 Oeste, junto a columbus Avenue. En todo este tiempo, aunque he subido y bajado Columbus y Central Park West, nunca he utilizado las calles 85 y 87. Hubiera sido incómodo y absurdo entrar por ellas. Si después de la consulta llevo a los niños al planetario de la calle 81 Oeste, entre la Columbus y la Central Park West, sólo hay una ruta directa: bajar por la avenida y entrar en la 81.



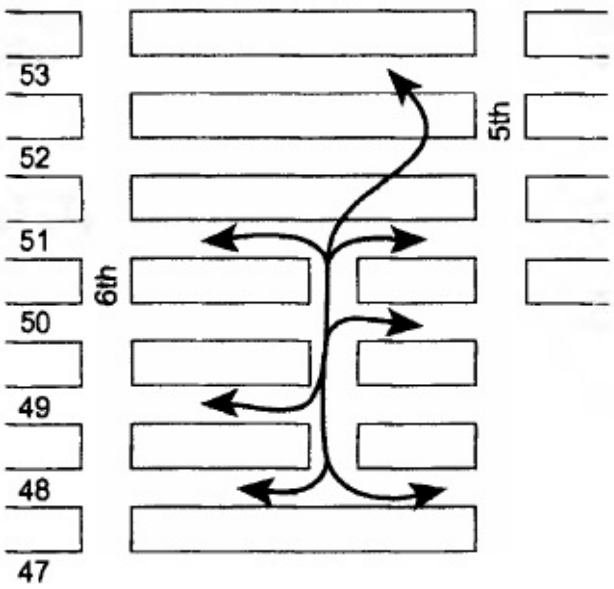
Imaginemos por el contrario el caso de que estos bloques estuvieran atravesados por pequeñas calles adicionales transversales; calles, no *paseos* estériles del tipo que abundan en los conjuntos residenciales, calles con edificios donde nazcan y crezcan comercios económicamente viables: lugares para comprar, comer, ver cosas o beber algo. Con una calle extra, el hombre de la calle 88 no tendría que caminar por su monótona y sempiterna acera para ir a cualquier sitio. Tendría a su disposición rutas alternativas donde escoger. La vecindad se le habría, literalmente, abierto.

Lo mismo les ocurriría a los habitantes de las otras calles y a los vecinos cercanos a Columbus que fueran a coger el metro o al parque. En lugar de un mutuo aislamiento de caminos individuales, estos se combinarían indefinidamente…



Aumentarían considerablemente las posibilidades para el comercio así como la distribución y comodidad de su emplazamiento. Si entre los vecinos de la calle 88 Oeste hay un tercio de la gente necesaria para mantener un puesto de periódicos y cosas variadas, como el que tiene Bernie en nuestra esquina, y lo mismo hay en las calles 87 y 89, hay posibilidades de que se coloque uno en una de las esquinas adicionales. Mientras esta gente no pueda aunar su apoyo más que en una única corriente, la distribución de los servicios, la oportunidad económica y la vida pública es un imposible.

En el caso de las grandes manzanas, hasta las personas presentes en la vecindad por las mismas razones primarias están muy apartadas unas de otras para poder formar núcleos razonablemente complejos de usos cruzados. Las manzanas grandes son lo más apropiado para reprimir ferozmente una eficaz combinación de usos primarios. Automáticamente reparten a la gente en caminos que pocas veces se encuentran, de forma que diferentes usos, muy cercanos geográficamente, están bloqueados.



Se puede comparar la decadencia de estos largos bloques con la fluidez de uso que una calle extra es capaz de producir. Un ejemplo de esta transformación podemos observarla en el Rockefeller Center, que ocupa tres grandes manzanas entre las Avenidas Quinta y Sexta. Rockefeller Center tiene esa calle extra.

Ruego a los lectores familiarizados con este barrio que se lo imaginen *sin* la calle extra, el Rockefeller Plaza. Si los edificios del Center se extendiesen de manera continua a ambos lados de sus calles desde la Quinta Avenida hasta la Sexta, ya no sería ni podría ser un centro de uso. Sería un grupo de calles autoaisladas que harían núcleo sólo en la Quinta y la Sexta avenida. El diseño más hábil en otros aspectos no conseguiría constituir este núcleo, pues lo que convierte a los barrios en núcleos de uso urbano es la fluidez de uso y el trenzado de caminos, no la homogeneidad arquitectónica, ya sean barrios residenciales o barrios dedicados predominantemente al trabajo.

Hacia el norte, la fluidez callejera del Rockefeller Center disminuye pero se mantiene hasta la calle 53 gracias a un corredor que atraviesa toda una manzana y unos soportales que la gente utiliza como prolongación de la calle. Hacia el sur, la fluidez de su núcleo de uso termina abruptamente en la calle 48. La calle siguiente, la 47 está autoaislada. Es una calle especializada en la venta al por mayor de piedras preciosas, un uso sorprendentemente marginal para una calle situada geográficamente junto a una de las más grandes atracciones de la ciudad. Pero, como los usuarios de las calles 87 y 88, los usuarios de las 47 y 48 pueden morirse de viejos sin haber cruzado sus pasos ni una sola vez.

Por su propia naturaleza, las grandes manzanas reprimen las potenciales ventajas que las ciudades ofrecen a la incubación, a la experimentación y a la aparición de muchas pequeñas o especializadas empresas, al menos en la medida en que éstas dependan de su capacidad para atraerse clientes entre los paseantes de amplios sectores. Las grandes manzanas también bloquean el principio de que, si las

combinaciones de uso han de ser algo más que una ficción en los mapas, han de albergar diferentes tipos de personas, ocupadas en cosas distintas y apareciendo a diferentes horas, pero usando siempre las *mismas* calles.

De los centenares de grandes manzanas de Manhattan apenas ocho o diez están espontáneamente vivas o ejercen un fuerte magnetismo.

Es instructivo observar dónde se ha propagado la corriente de diversidad y popularidad de Greenwich Village y dónde se ha detenido. Los alquileres no han hecho más que subir; los adivinos vienen adivinando, desde hace unos veinticinco años, el renacimiento del barrio de Chelsea, que en otro tiempo estuvo de moda, hacia el norte. Esta predicción puede parecer lógica porque el emplazamiento de Chelsea, sus combinaciones y el tipo de edificios, su densidad de viviendas por hectárea son casi idénticos a los de Greenwich Village; además, combina el trabajo y las residencias. Tal renacimiento no ha tenido lugar. En cambio, Chelsea languidece tras sus barreras grandes y autoaisladas, que decaen con más rapidez de lo que las otras se rehabilitan. Hoy lo están arrasando y, en el proceso, lo dotan de manzanas aún más grandes y más monótonas (la pseudociencia del urbanismo parece casi neurótica en su determinación de imitar los fracasos empíricos e ignorar los éxitos empíricos). Entretanto, Greenwich Village se ha extendido a sí mismo y a su diversidad y popularidad hacia el este, asomándose un poco a otras latitudes abriéndose camino por un pequeño espolón metido entre una serie de instalaciones industriales y siguiendo siempre la línea de las manzanas pequeñas y un uso fluido de sus calles, aunque los edificios de esa parte no son tan atractivos o tan aparentemente buenos como los de Chelsea. Este movimiento en una dirección y aquel corte en la otra no es ni caprichoso, ni misterioso; tampoco es un *caótico accidente*. Es una respuesta realista a lo que funciona bien económicamente para la diversidad urbana y lo que no.

Otro de los *misterios* perennes de Nueva York es por qué el derribo de la línea férrea elevada que discurría por la 6ª Avenida, en el West Side, estimuló tan pocos cambios y no añadió casi popularidad al barrio, y el derribo de otra en la 3ª Avenida, en el East Side, sí estimuló muchos cambios y aumentó tanto la popularidad del barrio. Pero las grandes manzanas ya habían convertido el West Side en una monstruosidad desde el punto de vista económico, con mayor motivo en tanto que fueron emplazadas hacia el centro de la isla, precisamente donde se hubieran formado y debían haber formado los mejores núcleos de uso del West Side de habérseles dado una oportunidad. En cambio, en el East Side hay manzanas pequeñas hacia el centro de la isla, exactamente donde los más eficaces núcleos de uso han tenido su mejor oportunidad para formarse y extenderse por sí mismos[1].

Teóricamente, casi todas las calles cortas laterales entre la sesenta y la noventa del East Side son sólo residenciales. Es muy instructivo observar cuán frecuentemente y con qué gusto se han incrustado una serie de tiendas especializadas como librerías o sastrerías y restaurantes, por lo general, aunque no siempre, próximas a las esquinas. Las calles equivalentes en el West Side no tienen esas

tiendas, ni las tuvieron nunca. No es porque sus sucesivas poblaciones, que han ido desertando, sintieran aversión por la lectura, ni porque fueran demasiado pobres para comprar libros. Por el contrario, el West Side está lleno de intelectuales y siempre lo ha estado. Probablemente, es un mercado *natural* de libros tan bueno como Greenwich Village y posiblemente mejor que el East Side. A causa de sus grandes manzanas, el West Side nunca ha sido físicamente capaz de formar los complejos núcleos de uso fluido de calle necesarios para mantener la diversidad urbana.

Un periodista del *New Yorker*, observando que los viandantes *intentaban* encontrar un paso extra dirección Norte-Sur por entre las manzanas demasiado grandes situadas entre las avenidas Quinta y Sexta, intentó componer un itinerario practicable desde la calle 33 hasta el Rockefeller Center. Descubrió una serie de razonables, aunque muy irregulares, atajos a través de nueve de las manzanas, gracias a tiendas que atravesaban manzanas y al Bryant Park, detrás de la biblioteca de la calle 42. No obstante, para atravesar cuatro manzanas tuvo que arrastrarse bajo unas vallas, gatear por unas ventanas y convencer a varios superintendentes, y zanjó el asunto pasando por los túneles del metro.

En los distritos populares o magnéticos nunca desaparecen las calles. Todo lo contrario, siempre que es posible, se multiplican. Así ocurre en el distrito de Rittenhouse Square de Filadelfia y en Georgetown, en el distrito de Columbia; lo que hace algún tiempo eran callejones traseros de los edificios son ahora calles con ventanas al exterior y gente utilizándolas como calles. En Filadelfia incluso tienen tiendas.

Las grandes manzanas de otras ciudades tienen tan pocas virtudes como las de Nueva York. En Filadelfia hay un barrio cuyos edificios han sido abandonados por sus dueños en un área entre el centro urbano y el principal cinturón de cooperativas de vivienda pública. Hay muchas razones para la desesperada situación de este barrio, entre otras la proximidad de la ciudad reconstruida con su desintegración social y su peligro; pero obviamente la propia estructura física de la vecindad no ha ayudado. La manzana tipo de Filadelfia suele tener ciento veinte metros (dividida en dos por los callejones-convertidos-en-calles donde la ciudad es más lograda). En esta decaída vecindad algunas de estas *calles innecesarias* fueron eliminadas ya en los proyectos originales; sus manzanas tienen a menudo doscientos metros de largo. No ha levantado cabeza desde que terminaron las obras. El North End de Boston, que es un prodigio de calles *innecesarias* y de fluidez, ha conseguido rehabilitarse heroicamente por sí mismo ante la apatía oficial y la oposición financiera.

El mito de que la abundancia de calles es un *derroche*, una de las normas de la urbanística ortodoxa, proviene, desde luego, de los teóricos de la Ciudad Jardín y de la Ciudad Radiante, que rechazaron el uso del suelo para calles porque querían la tierra para grandes praderas comunitarias. Este mito es particularmente destructivo porque perjudica intelectualmente nuestra capacidad para ver una de las más simples, más innecesarias y más fácilmente corregibles razones del estancamiento y el fracaso.

Los conjuntos de supermanzanas son especialmente proclives a tener las desventajas de las manzanas grandes, de forma frecuentemente exagerada; aun cuando estén entrelazados con paseos y alamedas. En teoría estos bloques poseen calles a intervalos razonables a través de las cuales la gente puede ir y venir. Estas calles no tienen sentido, puesto que hay pocas razones activas para usarlas. Incluso en términos pasivos, es decir, como variados y alternativos cambios de escenario en el ir y venir, esos senderos no tienen sentido, puesto que el paisaje es siempre el mismo. Esta situación es la opuesta a la observada por el periodista del *New Yorker* en las manzanas situadas entre las avenidas 5ª y 6ª. En este caso, la gente se lanza a la caza de calles que necesitan pero no tienen. En los conjuntos residenciales los vecinos eluden los paseos y las alamedas a su disposición, que no necesitan.

Traigo a colación este problema, no sólo para zaherir de nuevo las anomalías de los conjuntos urbanizados, sino para argumentar que las calles y las manzanas pequeñas son válidas por el tejido de compleja utilización diversificada que permiten entre los usuarios de una barriada. Las calles frecuentes no son un fin en sí mismas. Son, simplemente, medios para un fin. Si ese fin —generar diversidad y catalizar los proyectos de muchas personas que no son proyectistas— es perjudicado por una zonificación demasiado represiva o por un tipo de construcción uniforme que clausure el flexible crecimiento de la diversidad, las manzanas pequeñas no obtendrán ningún resultado significante. Al igual que las combinaciones de usos primarios, las calles concurridas constituyen un elemento eficaz para generar diversidad solamente *por la forma en que operan*. Los medios por los que esas calles funcionan (atraer amplias combinaciones de usuarios hacia ellas) y los resultados que ayudan a obtener (crecimiento de la diversidad) están íntimamente relacionados. La relación es recíproca.

10
Necesidad de edificios antiguos

3ª CONDICIÓN

El distrito ha de entremezclar edificios que varíen en edad y condición, con una buena proporción de casas antiguas.

Las ciudades necesitan edificios antiguos de tal manera que, sin ellos, es probable que nunca se desarrollarían calles y distritos vigorosos. Por edificios antiguos no entiendo esas casas de museo, ni edificios en un excelente y caro estado de restauración —aunque son buenos ingredientes—, sino, una buena cantidad de casas sencillas y de poco valor, incluyendo unas cuantas desvencijadas.

Si un área urbana sólo tiene edificios nuevos, automáticamente sólo pueden prosperar en ella las empresas capaces de hacer frente a los altos costes de las nuevas construcciones. Estos altos costes se recaudan mediante un alquiler, o mediante los intereses y la amortización del capital invertido en la construcción pagado por un dueño. En cualquier caso, los costes hay que pagarlos. Por esta razón, las empresas que soportan los costes de una nueva construcción han de ser capaces de pagar unos gastos generales relativamente altos, en comparación con los requeridos por los edificios antiguos. Para hacer frente a estos considerables gastos, las empresas o bien tienen muchos beneficios, o están muy subvencionadas.

Si miran a su alrededor verán que sólo los negocios sólidamente establecidos, de ganancia rápida, o franquicias, o muy subvencionados pueden permitirse los gastos derivados de las construcciones modernas. Cadenas de tiendas, de restaurantes y bancos son los establecimientos típicos de las edificaciones de nueva planta. En cambio, los bares de barrio, los restaurantes de comida extranjera y las tiendas de viejo se cobijan en inmuebles más antiguos. Los supermercados y las zapaterías prefieren por lo general los nuevos; rara vez los libreros y los anticuarios. Los museos y los teatros de ópera, fuertemente subvencionados, suelen afincarse en instalaciones recientes. Pero los proveedores informales de arte, estudios, galerías, tiendas de instrumentos musicales y materiales artísticos, las trastiendas donde con una silla y una mesa se discute durante horas, todos estos servicios suelen estar en las casas antiguas. Y lo que es más significativo, cientos de empresas ordinarias, necesarias para la seguridad y la vida pública de calles y barrios, muy apreciadas por su comodidad y su cualidad personal, sólo salen adelante con éxito en los edificios viejos, pero son masacradas por los altos costes de los nuevos.

Por lo que se refiere a ideas realmente nuevas, de la clase que sean —no importa lo provechosas o prósperas que algunas de ellas demuestren ser— no tienen la menor posibilidad de probar, ensayo y error, en los edificios nuevos. Las viejas ideas pueden materializarse en casas nuevas. Pero las ideas nuevas han de refugiarse en las viejas.

Incluso las empresas capaces de permitirse las nuevas construcciones necesitan casas antiguas en su vecindad inmediata. De otra manera, forman parte de una atracción global y de un contexto global económicamente demasiado reducido y, por tanto, demasiado limitado funcionalmente para ser animado, interesante y cómodo. Lina diversidad próspera en cualquier parte de una ciudad significa, ante todo, mezcla y combinación de empresas muy rentables, medianamente rentables, poco rentables y

nada rentables.

El único perjuicio que hacen los edificios antiguos a un distrito o una calle es el que eventualmente pueda provenir del hecho de que *todo esté viejo* y desvencijado. Pero un área urbana en esta situación no fracasa porque todo esté viejo. Es al revés: está vieja porque es un fracaso. Por alguna otra razón, o combinación de razones, todas sus empresas y vecinos son incapaces de promover construcciones nuevas. Ha fracasado, quizás, en enganchar a personas o empresas lo suficientemente prósperas en operaciones de rehabilitación de edificios antiguos o de construcción de otros nuevos: cuando consiguen un nivel de prosperidad mínimo, esas personas o empresas se van. Ha fracasado también en atraer nuevos vecinos, que no ven oportunidades ni atracción en ella. En algunos casos, este tipo de zona es tan poco fértil desde el punto de vista económico que empresas que prosperarían en otros lugares, y allí construirían o reconstruirían su sede, nunca hacen aquí el dinero suficiente para hacerlo[1].

Un distrito urbano próspero se vuelve un granero inagotable en lo que a la construcción se refiere. Año tras año, se reemplazan algunos edificios viejos por otros nuevos, o se rehabilitan por completo. Al cabo de los años, el distrito tendrá una combinación de inmuebles de muchas edades y tipos. Por supuesto es un proceso dinámico en el que lo que era nuevo en la mezcla pasa a ser, con el tiempo, lo viejo de la mezcla.

Tratamos otra vez, como en el caso de los usos primarios combinados, de los efectos económicos del tiempo. Pero en este caso no tratamos de los efectos hora tras hora durante el día, sino década tras década durante generaciones.

El tiempo convierte los altos costes de construcción de una generación en las gangas de la siguiente. El tiempo liquida los costes originales, y esta depreciación se refleja en el rendimiento que exige el edificio. El tiempo hace obsoletas ciertas estructuras para ciertas iniciativas y así otras acceden a ellas. El edificio más común hace un siglo es una aberración útil en otro.

La necesidad económica de viejos edificios combinados con nuevos no es una rareza relacionada con el vertiginoso aumento de los costes de construcción desde la Guerra y especialmente en la década de los cincuenta. Evidentemente, la diferencia entre el rendimiento que hay que obtener en la mayoría de las construcciones de posguerra comparado con el de los edificios anteriores a la Gran Depresión es muy grande. Para un local comercial, la diferencia en los costes por metro cuadrado puede llegar a ser del 100 o 200%, aunque los edificios más viejos están mejor construidos que los nuevos y aunque los costes de mantenimiento de todos los inmuebles, incluidos los viejos, hayan aumentado. Los edificios viejos eran un elemento necesario para la diversidad urbana en 1920 y también en 1890. Lo seguirán siendo cuando los edificios nuevos de hoy sean los viejos. Ha sido, es y será así al margen del carácter irregular o constante de los costes de construcción, puesto que un edificio depreciado requiere menos renta que otro que todavía no haya amortizado su capital.

El alza constante de los costes de construcción acentúa la necesidad de los edificios viejos. Posiblemente, también hace necesaria una *proporción mayor* de edificios viejos en el total de la calle o del distrito, puesto que el alza de los costes de los inmuebles eleva el umbral del éxito financiero requerido para sostener los costes de las nuevas construcciones.

Hace unos cuantos años di una charla en un congreso sobre diseño urbano sobre la necesidad social de diversidad comercial en las ciudades. Los diseñadores, urbanistas y estudiantes empezaron a devolverme mis palabras con la forma de un eslogan (que, ciertamente, no he inventado): «Hay que dejar sitio para la tienda de ultramarinos de la esquina».

Al principio creí que era una forma de hablar, de tomar la parte por el todo. Pero muy pronto empecé a recibir por carta planos y dibujos de conjuntos residenciales y áreas renovadas en las que, literalmente, se había dejado aquí y allá, a grandes intervalos, sitio para la tienda de ultramarinos de la esquina. Los proyectos iban acompañados por cartas en las que se decía: «¿Ve? Nos hemos tomado en serio sus palabras».

Pero este chiste de la tienda de comestibles es una concepción condescendiente de la diversidad urbana; posiblemente adecuada a un pueblo del siglo pasado, pero no para un distrito urbano de hoy. A las pequeñas tiendas de comestibles aisladas les va mal en nuestras ciudades modernas. Son una señal de las áreas grises, decaídas y uniformes.

Sin embargo, los diseñadores de esas vacuidades bienintencionadas no estaban siendo perversos. Lo probable es que estuvieran haciendo todo lo que podían en las condiciones económicas que les imponían. Un centro comercial en algún lugar del conjunto residencial y el desafortunado emplazamiento de la tienda de la esquina, es todo a lo que se puede aspirar. Y es que esos proyectos contemplaban o grandes extensiones de nuevas construcciones, o nuevas construcciones combinadas con una rehabilitación extensiva y programada. Los enormes gastos excluyen de antemano cualquier diversidad (las perspectivas son peores por la insuficiente combinación primaria de usos y, por tanto, la insuficiente distribución de los clientes a lo largo de las horas hábiles).

Tampoco las tiendas de comestibles, si se construyen[2], serían esos establecimientos monísimos que sus diseñadores sueñan. Para hacer frente a sus gastos tendrían que ser subvencionadas —¿por quién y para qué?—, o convertidas en cadenas comunes de alto rendimiento.

Los grandes parches de edificaciones construidas a la vez son de por sí ineficaces para albergar amplias gamas de diversidad cultural, comercial y de población. Son ineficaces incluso para albergar la simple diversidad comercial. Podemos verlo en un lugar como Stuyvesant Town, en Nueva York. En 1959, más de diez años después de iniciada la operación, de los treinta y dos escaparates del espacio comercial de

Stuyvesant Town, siete estaban vacíos o trabajaban antieconómicamente (como almacenes, espacio anunciador y cosas así). Esto representaba el desuso o subuso del 22% de los locales a la calle. Simultáneamente, en las calles limítrofes, donde se mezclaban edificios de todas las edades y condiciones, había ciento cuarenta locales, de los cuales sólo 11 estaban vacíos o trabajaban antieconómicamente, representando un grado de desuso o de supuso del 7%. En realidad, la disparidad era mayor de lo que estas cifras sugieren, porque los locales vacíos de las calles viejas eran muy pequeños, y en superficie representaban menos del 7% citado, lo que no podemos decir de los situados en los conjuntos residenciales. La zona buena para los negocios es la zona de edades mezcladas, aunque buena parte de los clientes son vecinos de Stuyvesant Town y han de cruzar arterias de intenso tráfico y peligrosas para llegar ahí. Las cadenas de establecimientos y de supermercados han reconocido esta realidad y, en lugar de instalarse en los locales vacíos de los conjuntos residenciales, han construido instalaciones nuevas en la otra demarcación.

Las edificaciones de igual edad levantadas en ciertas áreas urbanas son protegidas de la amenaza de una más eficaz y receptiva competencia comercial. Esta protección —que no es ni más ni menos un monopolio comercial— se considera en los círculos urbanistas muy *progresista*. El plan de reordenación urbanística de la Society Hill, de Filadelfia, impedirá (mediante la zonificación) que los centros comerciales del constructor sufran competición ninguna en todo un distrito. Los urbanistas han elaborado también un *plan de comidas* para la zona, que significa ofrecer una concesión monopolista a una cadena de restaurantes en el distrito ¡No se permitirá la comida de nadie más! El distrito reurbanizado de Hyde Park-Kenwood, en Chicago, otorga monopolios a casi todas las ramas comerciales, que se concentrarán en un centro Comercial propiedad del promotor del proyecto. En el enorme distrito en construcción al sudoeste de Washington el promotor más importante de las viviendas a construir parece dispuesto a ir mucho más lejos y eliminar su propia competencia. Los planes originales preveían la construcción de un centro comercial, más unas pinceladas de tiendas de primera necesidad: nuestra vieja amiga, la solitaria tienda de comestibles de la esquina. Un economista especializado en centros comerciales predijo que las tiendas de primera necesidad podían disminuir del negocio del centro comercial, que tenía que cubrir unos gastos muy altos. Para protegerlo, se cayeron las tiendas del proyecto. Así es como a esos rutinarios y monopolistas fardos de sucedáneos de ciudad se les encasqueta un *comercio planificado*.

El monopolio planificado consigue éxitos financieros en operaciones ineficaces y estancadas como éstas. Pero no puede crear, por arte de magia, un equivalente de la diversidad urbana. Ni puede reemplazar la inherente eficacia, en las ciudades, de la combinación de edades y de los gastos diferentes.

La edad de los edificios, en relación a la utilidad o el atractivo, es un factor muy relativo. Nada en un distrito animado es demasiado viejo para no ser elegido por los que tienen posibilidades de elegir, o para no terminar reemplazado por algo nuevo.

Esta utilidad de lo viejo no es un asunto de distinción o encanto arquitectónicos. En el Back-of-the-Yards, de Chicago, ninguna de sus casas azotadas por inclemencias de muchos años, vulgares, desvencijadas y presumiblemente obsoletas parece estar desahuciada hasta el punto de no atraer ahorros o no instigar préstamos. ¿Por qué? Porque los vecinos de este barrio no lo abandonan cuando sus niveles de ingresos les permite elegir. Casi ninguno de los edificios viejos de Greenwich Village es despreciado por las familias de clase media que buscan gangas en un distrito animado, ni por los restauradores que buscan la gallina de los huevos de oro. En un buen distrito, los edificios viejos casan bien.

En el otro extremo, en Miami Beach, donde la novedad es el remedio soberano, un hotel con diez años de vida está acabado porque hay otros más nuevos. La novedad, y su superficial barniz de bienestar, es un artículo muy perecedero.

La mayoría de los habitantes y empresas de una ciudad no necesitan nuevas construcciones. La planta del edificio donde se escribe este libro la ocupa también un gimnasio, una firma de decoradores de iglesias y un club insurrecto y reformista del Partido Demócrata, amén de un club político del Partido Liberal, una sociedad musical, una asociación de acordeonistas, un importador jubilado que vende mate por correo, un individuo que vende papel y que se encarga también de enviar el mate, un laboratorio dental, un estudio de acuarelistas y un artesano de joyas para disfraces. Antes había un hombre que alquilaba *smokings*, un sindicato y un grupo de baile haitiano. En las nuevas construcciones no hay lugar para nosotros. Lo último que necesitamos es una casa nueva[3]. Lo que necesitamos, nosotros y muchos otros, son edificios viejos en distritos animados, a los que ayudamos a ser todavía más animados.

Los edificios residenciales nuevos tampoco son un bien incorruptible. Muchas desventajas los acompañan, y el valor conferido a ciertas ventajas o los defectos que se les encuentren difieren según las personas lo evalúen. Ciertas personas prefieren más espacio, por el mismo dinero (o igual espacio por menos dinero) que un comedor diseñado para enanos. Hay a quien le gustan las paredes que no dejen oír. Esta ventaja la procuran los edificios viejos, pero no los nuevos apartamentos, ya sean viviendas oficiales, de catorce dólares de renta al mes por habitación, o viviendas de lujo de noventa y cinco dólares al mes por habitación[4]. Algunas personas preferirían pagar mejoras en sus condiciones de vida, en parte con más trabajo y en parte con más maña, seleccionando las mejoras más importantes, en lugar de que se le impongan mejoras de manera indiscriminada todas a sus expensas. En los barrios que se rehabilitan y restauran por iniciativa propia, o sea donde los vecinos eligen quedarse, es fácil observar cuántos ciudadanos corrientes han oído hablar de novedades en el color, iluminación y mobiliario, que convierten espacios tristes en habitaciones agradables y muy útiles, cuántos han oído hablar de aire acondicionado en los dormitorios y de ventiladores eléctricos acoplados en las ventanas, y cuántos han aprendido a convertir dos pisos demasiado pequeños en uno propiamente dicho.

Combinaciones de viejos edificios, con subsidiarias combinaciones de nivel de vida y de gustos, son esenciales para obtener diversidad y estabilidad en las aglomeraciones residenciales, así como diversidad de negocios.

Entre los espectáculos más admirables y entretenidos de las aceras de las grandes capitales están las ingeniosas adaptaciones de los barrios viejos a los usos nuevos. El vestíbulo del ayuntamiento de un municipio convertido en sala de exposición de objetos artesanales, la caballeriza convertida en vivienda, el sótano en club de inmigrantes, una cochera o una antigua cervecera en un teatro, un salón de belleza convertido en planta baja de un *dúplex*, un almacén en una planta de comida china, una escuela de baile en imprenta, el taller del zapatero en iglesia con bonitas ventanas pintadas —las vidrieras de los pobres—, una carnicería en restaurante: he aquí diversos tipos de cambios introducidos constantemente en los distritos urbanos con vitalidad y receptivos a las necesidades humanas.

Consideremos ahora la historia de otro espacio nada rentable, restaurado recientemente por la Asociación de Louisville para las Artes para servir de teatro, salón de música, galería de arte, biblioteca, bar y restaurante. Empezó su vida albergando a un club atlético, lo sobrevivió y se convirtió en una escuela; después fue una vaquería, una escuela de equitación, una escuela de virtuosismo y danza, otro club atlético, el estudio de un artista, de nuevo una escuela, herrería, fábrica, almacén y, por fin, hoy, floreciente centro artístico, ¿quién hubiera previsto esta sucesión de proyectos y esperanzas? Sólo alguien sin imaginación creería poder hacerlo y sólo un arrogante querría hacerlo.

Estos constantes cambios y permutaciones en los viejos edificios de una ciudad sólo pueden llamarse chapuzas en el sentido más pedante. Más bien es que un material en crudo estaba en el sitio adecuado. Se le ha dado un uso que, en otras circunstancias, no habría nacido.

Lo chapucero y vergonzoso es ver cómo se ilegaliza la diversidad. Cerca del enorme conjunto residencial de renta media del Parkchester, en el Bronx, donde los comercios uniformes y estandarizados (con su ración de locales vacíos) están protegidos contra la competencia no autorizada, podemos ver un desterrado revoltijo sostenido celosamente por los vecinos del Parkchester. Doblando una de las esquinas del complejo de viviendas, apiñadas en una franja de asfalto tras una gasolinera, hay unas cuantas de las demás cosas que aparentemente los vecinos del conjunto necesitan para sobrevivir: una casa de empeños, instrumentos musicales, compraventa de cámaras, un restaurante chino, prendas de saldo, etc. ¿Cuántas otras necesidades están aún por cubrir en este barrio? Lo que se necesita se convierte en academicismo cuando la combinación de edificios de distintas edades se sustituye por el *rigor mortis* de la construcción de la misma edad, con su inherente ineficacia y consiguiente necesidad de formas de *proteccionismo*.

Las ciudades necesitan una mezcla de viejos edificios para cultivar las

combinaciones de diversidad primaria y secundaria. En particular, necesitan edificios viejos para incubar nueva diversidad primaria.

Si la incubación tiene un éxito suficiente, puede aumentar, como sucede a menudo, el rendimiento de los inmuebles. Grady Clay refiere que esto puede observarse ya, por ejemplo, en el mercado de muestras de zapatos de Louisville. «Los alquileres eran bajísimos cuando el mercado empezó a atraer compradores», —nos dice—. «Por una tienda de unos seis por doce metros se pagaban de veinticinco a cincuenta dólares al mes. Ha subido ya a setenta y cinco». Muchos negocios que logran convertirse en activos importantes empiezan pobres y pequeños y, con el tiempo, se pueden permitir hacer frente a los gastos derivados de la rehabilitación o de una nueva construcción. Pero este proceso no tendría lugar sin ese espacio de bajo rendimiento en un lugar idóneo, desde el cual empezar.

Las áreas en las que haya que cultivar mejores combinaciones de diversidad primaria, dependerán en gran medida de los viejos edificios, especialmente en los primeros esfuerzos por catalizar la diversidad. Si Brooklyn, Nueva York, quiere seguir cultivando la gran cantidad de diversidad y el alto grado de atracción y animación que necesita, ha de aprovechar al máximo, desde el punto de vista económico, la combinación de residencias y centros de trabajo. Sin estas combinaciones primarias, en proporciones efectivas y concentradas, es difícil saber cómo Brooklyn puede empezar a catalizar sus potencialidades favorables a la diversidad subsidiaria.

Brooklyn no puede competir con los ensanches para acoger fábricas grandes y bien instaladas en busca de emplazamiento. Al menos no puede en la actualidad, ciertamente, en el segundo caso jugando su juego. Brooklyn tiene activos completamente diferentes. Si Brooklyn quiere conseguir un alto grado de combinación primaria de residencias-trabajo tendrá que depender principalmente de incubar empresas y centros de trabajo y retenerlas todo el tiempo que le sea posible. Mientras las tenga, tendrá que combinarlas con concentraciones de población residencial suficientemente altas, en manzanas pequeñas, para sacar máximo provecho de su presencia. Cuanto mayor sea, más sólidamente albergará usos de trabajo.

Pero para incubar esos usos de trabajo, Brooklyn necesita edificios viejos, para cumplir esas tareas. Pues Brooklyn es un gran incubador. Cada año el número de industrias y centros de trabajo que abandonan Brooklyn es mayor que el de las que van a instalarse allí. Y, sin embargo, el número de factorías en Brooklyn aumenta constantemente. Una tesis de tres estudiantes[5] del Pratt Institute de Brooklyn explica bastante bien esta paradoja:

El secreto es que Brooklyn es una incubadora de industria. Constantemente se montan pequeños negocios. Un par de operarios cualificados se instalan en la trasera de un garaje, cansados de trabajar para otro. Prosperarán y crecerán; el garaje les resultará pequeño y se mudarán a un local en alquiler; con el tiempo, adquirirán un

inmueble. Cuando se les quede pequeño y tengan que construirse uno, se mudarán a Queens, a Nassau o New Jersey. Pero, entre tanto, habrán empezado en Brooklyn veinte, treinta o cien nuevos negocios e industrias.

¿Por qué se marchan cuando construyen ellos mismos? Por una parte, Brooklyn ofrece poquísimas atracciones, salvo para las necesidades de una nueva industria recién montada: edificios viejos y proximidad a una amplia gama de otras especialidades y suplidos. Por otra parte, se han hecho pocos o ningún esfuerzo para planificar las necesidades del trabajo. Por ejemplo, se han invertido enormes sumas en la construcción de autopistas atestadas de automóviles privados que entran y salen de la ciudad a gran velocidad; en cambio, no se ha pensado ni gastado dinero en vías de servicio para los fabricantes que usan los viejos edificios de la ciudad, sus muelles y sus estaciones ferroviarias[6].

Brooklyn, como la mayoría de nuestras áreas urbanas en declive, tiene más edificios viejos de los que necesita. Para decirlo de otra manera, en muchos de sus barrios no se ha producido un gradual incremento de edificios nuevos. No obstante, si Brooklyn va a crecer sobre sus activos y ventajas —única manera viable en que puede desarrollarse con éxito la construcción—, muchos de esos inmuebles antiguos, bien distribuidos, serán esenciales para el proceso. La mejora ha de venir de la introducción de las condiciones generadoras de diversidad que faltan, no de arrasar los edificios antiguos.

A nuestro alrededor podemos ver, desde los días que precedieron a la construcción de los conjuntos residenciales, muchos ejemplos de barrios decadentes construidos por entero al mismo tiempo. Con frecuencia, esos barrios nacieron como lugares de moda, otros tuvieron en un principio poblaciones de clase media. En todas las ciudades hay este tipo de barrios, homogéneos desde el punto de vista físico.

Por lo general, estos barrios han estado en desventaja a la hora de generar diversidad. No podemos culpar de su poco poder estabilizador y de su estancamiento a su error más obvio, el de haber sido construidos a un mismo tiempo. Sin embargo, es una de sus desventajas y, desgraciadamente, sus efectos pueden persistir mucho tiempo después de que los edificios hayan envejecido.

Cuando una área es totalmente nueva, no ofrece posibilidades económicas a la diversidad urbana. Por ésta y otras causas, la vecindad queda marcada con el castigo de la monotonía. Se convierte en un lugar que abandonar. Cuando los inmuebles envejecen, su único atributo urbano útil es su bajo valor, lo que no basta.

Los barrios construidos de una vez cambian poco, físicamente, con el paso de los años por regla general. Los pocos cambios físicos suelen ser para peor: gradual deterioro, aparición aleatoria de usos nuevos miserables aquí y allá. Los vecinos miran estas primeras y aleatorias diferencias y las consideran como prueba, y quizá como causa, de un cambio drástico. ¡Es la carcoma! Y lamentan que el barrio haya cambiado. Pero el hecho es que físicamente ha cambiado muy poco. El barrio

muestra entonces una asombrosa incapacidad para ponerse al día, revitalizarse, para ser solicitado, elegido, por una generación nueva. Está muerto. En realidad, estaba muerto desde que nació, pero nadie se dio cuenta hasta que el cadáver empezó a oler.

Finalmente, tras repetidas exhortaciones a luchar contra la carcoma, se toma la decisión de que lo mejor es barrerlo todo; comienza un ciclo nuevo. Tal vez algunos edificios viejos queden si se pueden *rehabilitar* de acuerdo con los niveles económicos de los inmuebles nuevos. Ya tenemos otro cadáver. No huele todavía, pero está muerto, es incapaz de hacer los reajustes constantes, las adaptaciones y permutas que forman los procesos vitales.

No hay ninguna razón para que se repita necesariamente este ciclo de corrupción y desintegración. Si examinamos la zona para ver cuáles de las otras tres condiciones generadoras de diversidad faltan, y corregimos esta carencia, algunos de los viejos edificios podrían derribarse: se añadirían nuevas calles, se elevaría el nivel de concentración humana y se haría sitio para nuevos usos primarios, tanto privados como públicos. Pero se conservaría un cierto número de inmuebles antiguos, que se convertirán en algo más que vestigios del pasado o una prueba del fracaso precedente. Serán el refugio necesario y valioso para el distrito de una amplia gama de diversidad de actividades de media, baja o ninguna rentabilidad. El valor económico de los edificios de nueva planta es reemplazable en las ciudades. Es reemplazable gastando más dinero en la construcción. Pero el valor económico de los edificios viejos es irreemplazable a voluntad. Lo crea el tiempo. Este requisito económico de la diversidad, los barrios de una ciudad vital sólo pueden heredarlo y después mantenerlo a lo largo de los años.

11
Necesidad de concentración

4ª CONDICIÓN

El distrito ha de tener una concentración de personas suficientemente densa, sea cual fuere su motivo para estar allí. Esto incluye a la gente que esté allí porque reside allí.

Durante siglos, es probable que todos los que han reflexionado sobre las ciudades hayan observado que hay cierta conexión entre la concentración de personas y las especialidades que pueden sostener. Samuel Johnson, por ejemplo, señaló esta relación ya en 1785. «Los hombres, dispersos, —decía a Boswell— se las apañan, pero bastante mal y teniendo que prescindir de muchas cosas. […] La comodidad sólo la procura la concentración».

Los observadores redescubren esta relación constantemente, en nuevas ocasiones y lugares. Así, por ejemplo, en 1959, John H. Denton, profesor de Economía de la Universidad de Arizona, tras estudiar los ensanches americanos y las *ciudades satélite* británicas, llegó a la conclusión de que estos lugares dependían de la existencia de accesos rápidos a la ciudad para proteger sus oportunidades culturales. «Fundamentó sus hallazgos», —informaba el *New York Times*—, «en la carencia de una densidad de población lo suficientemente grande como para sostener servicios culturales. El Sr. Denton dijo que la descentralización producía una dispersión tal de población que la única demanda económica eficaz que podía existir en los ensanches era la de la mayoría. Los únicos bienes y actividades culturales disponibles serán, necesariamente, los que requiera la mayoría».

Tanto Johnson como el profesor Denton se referían a los efectos económicos derivados de la presencia de grandes cifras de población, pero no de una población que se suma indefinidamente en ralas aglomeraciones esparcidas. Hacían hincapié en que lo más importante era el mayor o menor grado de concentración humana. Comparaban los efectos de lo que llamamos altas y bajas densidades.

Esta relación de la concentración —o alta densidad— y el equipamiento y otras clases de diversidad se entiende muy bien cuando se aplica a los centros urbanos. Todo el mundo se da cuenta de que en los centros urbanos se concentran masas imponentes de población; también saben que, en caso contrario, no serían centros urbanos o no tendrían mucha diversidad.

Pero se tiene muy poco en cuenta esta relación entre concentración y diversidad en los distritos urbanos de uso principalmente residencial. Y la vivienda forma una gran parte de la mayoría de los distritos urbanos. Los que viven en un distrito es una buena porción de la gente que usa las calles, parques y negocios del lugar. Sin la ayuda de la concentración de las personas que viven en él, pocas comodidades o diversidad puede haber donde vive la gente y donde se requiere.

Por supuesto, las viviendas de un distrito (como cualquier otro uso del suelo) necesitan el complemento de otros usos primarios para que los usuarios de las calles se distribuyan bien a lo largo del día, por las razones económicas explicadas en el capítulo 8. Los otros usos (trabajo, ocio o lo que sea) han de hacer un uso intensivo del suelo urbano si van a contribuir eficazmente a la concentración. Si sólo ocupan espacio físico pero implican a poca gente, harán poco o no harán nada por la

diversidad y la animación. Creo que no es necesario insistir en este punto.

No obstante, este mismo punto es igualmente importante referido a las viviendas. Las viviendas de una ciudad han de ocupar intensivamente el suelo, por razones mucho más profundas que el coste de las fincas. Por otra parte, esto no significa que todo el mundo pueda o deba ser instalado en bloques de apartamentos con ascensor, o en otro tipo de vivienda. Este tipo de solución mata la diversidad al obstruir sus demás direcciones.

La densidad residencial es tan importante para la mayoría de los distritos urbanos y para su futuro desarrollo, y tan escasamente considerada como factor de vitalidad, que creo necesario dedicar este capítulo a este tema.

Para la teoría de la vivienda y la urbanística ortodoxa las altas densidades residenciales tienen mala prensa. Se supone que llevan a toda clase de dificultades y fracasos.

Pero, en nuestras ciudades al menos, esta supuesta correlación entre altas densidades y problemas, o altas densidades y barrios bajos, es sencillamente incorrecta, como puede ver quien se moleste en mirar ciudades reales. Veamos algunas ilustraciones al respecto.

En San Francisco, el distrito con mayor densidad de viviendas —y mayor índice de suelo residencial cubierto por edificios— es el North Beach-Telegraph Hill. Se trata de un distrito muy popular que se rehabilitó espontánea y concienzudamente en los años que siguieron a la Gran Depresión y a la Segunda Guerra Mundial. Por otra parte, el mayor barrio bajo de San Francisco es un distrito llamado Western Addition, un lugar que ha ido decayendo también concienzudamente y que está siendo arrasado ahora de manera extensiva. Western Addition (un buen barrio en otro tiempo, cuando era nuevo) tiene una densidad de unidades-vivienda considerablemente inferior a la del North Beach-Telegraph Hill, inferior también a Russian Hill, aún de moda, y a Nob Hill.

En Filadelfia, Rittenhouse Square es el único distrito que ha mejorado espontáneamente y que también ha expandido sus contornos; y la única área interior urbana que se ha salvado de todo proyecto de reordenación y *limpieza*. Tiene la densidad de viviendas más alta de Filadelfia. Los barrios bajos del norte de Filadelfia plantean algunos de los más graves problemas sociales de la ciudad. Sus tasas medias de densidad son por lo general la mitad que la de Rittenhouse Square. Vastos terrenos de decadencia y desorden social en Filadelfia tienen densidades inferiores en más de la mitad a la de Rittenhouse Square.

En Brooklyn, Nueva York, el barrio más admirado, popular y en alza es Brooklyn Heights; tiene con mucha diferencia, la densidad de viviendas más alta de todo Brooklyn. Otras partes grises, fracasadas y decadentes del mismo Brooklyn tienen la mitad de densidad que Brooklyn Heights.

En Manhattan, las bolsas más de moda del East Side y de Greenwich Village tienen densidades de viviendas muy similares a las del corazón de Brooklyn Heights.

Sin embargo, podemos apreciar una diferencia interesante. En Manhattan, áreas muy populares, caracterizadas por altos índices de vitalidad y diversidad, rodean la mayoría de las bolsas de moda. En estas populares áreas circundantes, la densidad de viviendas es todavía mayor. En Brooklyn Heights, por otra parte, la bolsa de moda correspondiente está rodeada de barrios con densidades que caen en picado, al igual que su vitalidad y popularidad.

Como ya dijimos en la introducción a este libro, el North End de Boston se ha rehabilitado solo y ahora es una de las áreas más saludables de la ciudad. Tiene, con gran diferencia, la densidad de viviendas más alta de Boston. El distrito Roxbury, en constante decadencia durante una generación, tiene un índice de densidad de aproximadamente una novena parte menos que el North End[1].

Los superpoblados barrios bajos de la literatura urbanística son en realidad áreas exuberantes con una densidad de viviendas muy alta. Los superpoblados barrios bajos de la vida *real* americana son, cada día más, áreas monótonas con una densidad de viviendas muy baja. En Oakland, California, el barrio bajo peor y más extenso es un área de unos doscientos bloques de viviendas unifamiliares, cuya escasa densidad apenas si permite hablar de densidad de nivel urbano. El peor barrio de Cleveland es una milla cuadrada del mismo tipo. Detroit se compone hoy de interminables millas cuadradas de semejantes desastres de baja densidad. El East Bronx de Nueva York, que casi es un símbolo de los cinturones grises que desesperan hoy a las ciudades, tiene una densidad demasiado baja para Nueva York. En la mayor parte del East Bronx, los índices de densidad están muy por debajo de los promedios de la ciudad. (En Nueva York la densidad promedio es de ciento treinta y cinco unidades por hectárea neta residencial).

Sin embargo, no sería correcto sacar la conclusión de que todas las áreas con una alta densidad de viviendas funcionan bien. No es así, y pensarlo sería simplificar escandalosamente el problema. Por ejemplo, Chelsea, gran parte del fracasado West Side, una buena porción de Harlem y todo Manhattan, tienen densidades de viviendas tan altas como Greenwich Village, Yorkville y la parte media de East Side. La, en otro tiempo, ultramoderna Riverside Drive, hoy asfixiada por graves problemas, tiene densidades aún superiores.

No podemos comprender los efectos de las densidades altas y bajas si suponemos que la relación entre concentración humana y producción de diversidad es matemática. Otros muchos factores influyen drásticamente en los resultados de esta relación (de la que hablaron el Doctor Johnson y el profesor Denton de forma simple y cruda); en los tres capítulos anteriores ya hablábamos de tres de ellos.

Por muy alta que sea, ninguna concentración residencial es *suficiente* si otras insuficiencias suprimen y obstaculizan la diversidad. Como caso límite, ninguna concentración residencial, por alta que sea, es *suficiente* para generar diversidad en las colonias residenciales uniformes, porque la diversidad ha sido previamente uniformizada. Por otras razones, los mismos efectos pueden producirse en barrios no

urbanizados donde están estandarizados los edificios o sus manzanas son demasiado grandes, o no hay ninguna combinación, aparte de las viviendas, de otros usos primarios.

No obstante, una densa concentración humana es *una* de las condiciones necesarias para el florecimiento de la diversidad en una ciudad. Y de ello se sigue que en los distritos donde vive la gente debe haber una concentración de viviendas en los solares disponibles para viviendas. Los otros factores que influyen en cuánta diversidad se genera y dónde se genera, no tienen mucho que influir si allí no hay gente suficiente.

Una de las razones por las que densidades urbanas bajas tienen buena prensa, injustificable a la luz de los hechos, y de por qué tienen tan mala prensa las densidades altas, algo igualmente injustificable, es que muy a menudo se confunde la alta densidad de viviendas y la superpoblación de éstas. Alta densidad de viviendas significa gran cantidad de viviendas por hectárea de tierra. Superpoblación significa demasiada gente en una sola vivienda según el número de sus habitaciones. La definición censal de superpoblación es más de 1,5 personas por habitación. Esto no tiene nada que ver con el número de viviendas por unidad de espacio, de la misma manera que en la vida real la alta densidad no tiene nada que ver con la superpoblación.

Esta confusión entre densidades altas y superpoblación —sobre la que volveré dentro de poco porque interfiere en la comprensión del papel de la densidad— es otra de las ofuscaciones que hemos heredado de las teorías urbanísticas de la Ciudad Jardín. Los urbanistas de la Ciudad Jardín y sus discípulos contemplaron los barrios bajos con muchas unidades de vivienda en el espacio (densidades altas) y con demasiada gente dentro de cada vivienda (superpoblación), y no fueron capaces de hacer distinción alguna entre las habitaciones superpobladas y el hecho completamente diferente de unos solares densamente edificados. En cualquier caso odiaron ambos fenómenos y los emparejaron, de forma que hasta nuestros días constructores y urbanistas pronuncian, como si fuera una sola palabra, la frase siguiente: «Alta-densidad-y-superpoblación».

A reforzar la confusión vino una monstruosidad estadística muy usada por los reformadores para ayudar a sus cruzadas residenciales: el número bruto de personas por hectárea. Estas amenazadoras cifras nunca dicen cuántas viviendas o cuántas habitaciones hay por hectárea y, si la cifra pertenece a un área en crisis —que es lo que invariablemente suele ocurrir—, la implicación es que hay algo terrible en semejante concentración de gente. Pero el que cuatro personas puedan vivir en una misma habitación, o que haya pobreza en todas sus facetas, les es irrelevante. Sucede, por ejemplo, que el North End de Boston, con 2378 personas por hectárea residencial neta, tiene una tasa de mortalidad (cifras de 1956) del 8,8 por mil y una tasa de mortalidad por tuberculosis del 0,6 por diez mil. Al mismo tiempo, el South End de

Boston, con 892 personas por hectárea residencial neta, tiene una tasa de mortalidad del 21,6 por mil y una tasa de mortalidad por tuberculosis del 12 por diez mil. Sería ridículo decir que estos indicadores de que algo muy grave ocurre en el South End se deben a sus 892 personas por hectárea residencial, en lugar de las casi dos mil quinientas del North End. Los hechos son más complicados. Pero igualmente ridículo es tomar el ejemplo de una población pobre con 2500 personas por hectárea y deducir de ello que esa cifra es monstruosa.

Es típico de esta confusión entre alta densidad y superpoblación el que uno de los urbanistas de la Ciudad Jardín, Raymond Unwin, titulase *Nothing Gained by Overcrowding* un folleto que no trataba de la superpoblación, sino del dispositivo de supermanzanas característico de las viviendas de baja densidad. En la década de los treinta la superpoblación de las viviendas con personas y la supuesta *superpoblación* del suelo con edificios (es decir, densidades urbanas de viviendas e índices de ocupación del suelo) se consideraban en la práctica idénticas en resultado y significado, y esto cuando se hacía la distinción. Cuando observadores como Lewis Mumford y Catherine Bauer no pudieron evitar percatarse de que algunas de las más prósperas áreas de las ciudades tenían altas densidades de viviendas y una alta proporción de ocupación del suelo, pero no por ello demasiadas personas en cada vivienda o habitación, sacaron la conclusión (en la que se mantiene todavía Mumford) de que las personas afortunadas que viven confortablemente en estos lugares populares viven en barrios bajos, pero son demasiado insensibles para saberlo o presentirlo.

Nunca se dan juntas la superpoblación de las viviendas y la alta densidad de éstas. El North End y Greenwich Village, Rittenhouse Square y Brooklyn Heights tienen densidades altas en comparación con la de sus respectivas ciudades pero, con pocas excepciones, sus viviendas no están superpobladas. South End, North Philadelphia y Bedford-Stuyvesant tienen densidades muy inferiores, pero sus viviendas están a menudo superpobladas, con demasiadas personas en una vivienda. Hoy es más fácil encontrar superpoblación en densidades bajas que en densidades altas.

La demolición de los barrios bajos, tal y como se practica en nuestras ciudades, no ayuda a resolver el problema de la superpoblación. Por el contrario, el derribo y renovación de los barrios bajos aumenta el problema. Cuando los nuevos conjuntos residenciales substituyen a los edificios antiguos, la densidad de vivienda se reduce, de manera que en el mismo distrito hay menos viviendas que antes. Aunque se mantenga la misma densidad o incluso se aumente un poco, en ellas se instalan menos personas de las que vivían antes, porque estas últimas vivían a menudo en condiciones de superpoblación. El resultado es que la superpoblación se incrementa en alguna otra parte, sobre todo cuando entre los desalojados hay gentes de color que, por lo general, tienen muchas más dificultades para encontrar otra residencia. Todos los ayuntamientos tienen leyes contra la superpoblación, pero estas leyes no pueden aplicarse cuando los propios planes de reconstrucción urbana crean superpoblación

en otros lugares.

En teoría, podríamos suponer que la concentración densa de población necesaria para ayudar a crear diversidad en un barrio puede darse tanto en una densidad de viviendas suficientemente alta como en una baja densidad superpoblada. El número de personas en un área determinada podría ser el mismo. Pero en la vida real los resultados son diferentes. Dándose el caso de suficiente gente en suficientes viviendas, puede generarse diversidad y la gente puede desarrollar adhesión y lealtad a su combinación vecinal única de cosas, sin una fuerza destructiva interna —la superpoblación de viviendas con demasiada gente por habitación— operando a contrapelo. Cuando hay suficientes viviendas para suficientes personas la diversidad y sus atracciones se combinan con condiciones tolerables de vida; así más gente con posibilidad de elegir querrá quedarse.

En nuestro país la superpoblación de una vivienda o de una habitación es casi siempre un síntoma de pobreza o de discriminación; es una (pero sólo una) de las muchas desmoralizadoras y enojosas consecuencias de ser pobre o víctima de discriminación residencial, o ambas cosas. Ciertamente, una superpoblación con baja densidad puede ser aún más deprimente y destructiva que una superpoblación con alta densidad, puesto que con densidad baja hay menos vida pública, como diversión y escape, y como medio para combatir políticamente la injusticia y el olvido.

Todo el mundo odia la superpoblación, particularmente quien la sufre. Casi nadie se hacina por elección. Pero la gente sí elige vivir en barrios de alta densidad. Los barrios superpoblados, con alta o baja densidad, son normalmente barrios que no funcionaron cuando los habitaban personas con posibilidades de elección. Estas personas se marcharon. Los barrios que se han descongestionado con el tiempo, o que se han mantenido así durante generaciones, suelen ser barrios que funcionan y que conservan la lealtad de las personas con posibilidades de elección. Los inmensos cinturones grises que rodean nuestras grandes ciudades, con una densidad relativamente baja, en proceso de declive y de abandono o superpoblación, son señales significativas del fracaso característico de las densidades *bajas* en las grandes capitales.

¿Cuál sería la densidad de viviendas apropiada para una ciudad? La respuesta a esta pregunta nos recuerda en cierto modo la respuesta que Lincoln dio a esta otra pregunta: «¿Cuál debería ser la longitud ideal de las piernas de un hombre?». A lo que Lincoln contestó: «Con que lleguen al suelo, ya basta».

Igualmente, la densidad de viviendas ideal en las ciudades es un problema de ejecución. No se puede basar en abstracciones sobre las cantidades de tierra que idealmente deben asignarse a un número determinado de personas (miembros de una sociedad dócil e imaginaria).

Las densidades son demasiado bajas o demasiado altas cuando frustran la diversidad urbana en lugar de estimularla. Este fallo de ejecución es el *porqué* de si

son muy altas o muy bajas. Deberíamos considerar las densidades igual que miramos las calorías y las vitaminas. Las cantidades son adecuadas según cómo funcionen. Y lo adecuado es distinto según los casos.

Empecemos en la punta inferior de la escala de densidades para comprender, a grandes rasgos, por qué una determinada densidad es adecuada en un lugar y no en otro.

Densidades muy bajas, catorce viviendas o menos por hectárea neta, pueden resultar bien en zonas suburbanas. Las fincas con este promedio de densidad tienen 20 x 30 metros o más. En algunas zonas suburbanas las densidades son más altas, veinticuatro viviendas por acre, con parcelas de 15 x 25 metros como promedio, que es estrecho para el tipo de vida suburbana pero que, con una inteligente zonificación, un buen diseño y una localización genuinamente suburbana, puede resultar en un lugar razonable.

Densidades entre las veinticinco y las cincuenta viviendas por hectárea conforman un tipo de conjunto semisuburbano[2], consistente en fincas pequeñas con casas unifamiliares o bifamiliares, o bien en adosados de buen tamaño y jardines grandes. Aunque este trazado puede producir monotonía, puede ser viable y seguro si está apartado de la vida urbana, por ejemplo, si están fuera de los límites de una gran ciudad. No generarán animación urbana ni vida pública —sus poblaciones son demasiado reducidas—, ni ayudarán a mantener la seguridad de las aceras. Pero no necesitan hacerlo.

No obstante, densidades de esta clase anillando una ciudad son una mala apuesta a largo plazo, destinadas a convertirse en áreas grises. Conforme la ciudad va extendiéndose, el carácter que hace estos conjuntos semiurbanos razonablemente atractivos y funcionales se pierde. Cuando, finalmente, son absorbidas por la ciudad, pierden, desde luego, su anterior cercanía geográfica al campo. Pero sobre todo pierden protección ante la gente que no *encaja*, ni económica, ni socialmente, en las vidas privadas de los demás, y pierden su distancia frente a los problemas peculiares que afectan a las ciudades. Tragados por la ciudad y sus problemas, no poseen vitalidad urbana para hacerlos frente.

En resumen, hay una justificación para una densidad de cincuenta viviendas o menos por hectárea, y buenas razones para ellas siempre que sus viviendas y vecindades no sean parte cotidiana de una gran ciudad.

Por encima de estas densidades semisuburbanas, rara vez se pueden eludir las realidades de la vida ciudadana, ni siquiera por un lapso de tiempo relativamente corto.

En las ciudades (que recordarán que no tienen la autonomía de las ciudades pequeñas), densidades de cincuenta viviendas por hectárea y más significan que muchas personas que viven geográficamente muy cerca unas de otras son y serán desconocidas entre sí. Y no sólo esto, sino que a desconocidos de cualquier otro sitio les será fácil estar presentes porque muy cerca hay otros barrios de esa misma

densidad o más alta.

En cuanto se supera la densidad semisuburbana o cuando un emplazamiento semisuburbano es absorbido por la ciudad surge, más bien abruptamente, un tipo de asentamiento urbano totalmente diferente: un tipo de asentamiento que ahora tiene diferentes clases de actividades cotidianas que gestionar y una necesidad de nuevas maneras de gestionarlas; un asentamiento, en fin, que carece de activos de un tipo pero tiene potencialmente activos de otra clase. A partir de ese momento, un asentamiento urbano necesita la vitalidad y la diversidad urbanas.

Desgraciadamente, sin embargo, densidades lo suficientemente altas como para generar, por definición, problemas urbanos, no son, en cambio, todo lo altas que sería necesario para contribuir a generar animación, seguridad, comodidad e interés. Y por esto, entre el punto donde se pierde el carácter y la función semisuburbanas y el punto en que puedan surgir diversidad y vida pública, hay toda una gama de densidades de gran ciudad que llamaré densidades *intermedias*, que no sirven ni para la vida suburbana ni para la vida urbana. En general, sólo sirven para crear problemas.

Las densidades *intermedias* llegan hasta donde, por definición, puede aparecer y desarrollarse una genuina vida urbana y pueden operar sus elementos constructivos. Este punto varía. Varía según las ciudades, pero también varía dentro de una misma ciudad según la mayor o menor ayuda que las viviendas reciban de otros usos primarios y de los usuarios atraídos a su animación y singularidad desde fuera del distrito.

Distritos como Rittenhouse Square, en Filadelfia y North Beach-Telegraph Hill, en San Francisco, disfrutando ambos de buenas combinaciones de usos y atractivos para los usuarios procedentes del exterior, pueden mantener su vitalidad con densidades de hasta 250 unidades de vivienda, aproximadamente, por hectárea neta. Por otra parte, es evidente que estas densidades no son suficientes para Brooklyn Heights. Aquí cuando el promedio cae claramente por debajo de 250 por hectárea, la vitalidad se desploma[3].

Sólo he podido encontrar un distrito con menos de doscientas cincuenta viviendas por hectárea y, al mismo tiempo, con vitalidad: el Back-of-the-Yards de Chicago. Puede ser una excepción, puesto que, políticamente, el distrito goza de unos beneficios que de ordinario sólo se derivan de una concentración densa. Aún con densidades *intermedias*, tiene de todas formas suficientes habitantes para tener su peso en una gran ciudad, porque el territorio funcional del distrito se extiende geográficamente mucho más de lo que otros distritos solamente dicen controlar, y porque usa con extraordinaria habilidad esta potencia política para lograr lo que le hace falta. Incluso el Back-of-the-Yards tiene su cupo de monotonía visual, sus pequeñas y cotidianas incomodidades y el temor a los desconocidos que parecen demasiado extraños que, por lo general, acompaña a las zonas con densidades *intermedias*. El Back-of-the-Yards aumenta gradualmente su densidad gracias al

natural incremento de la población del distrito. Conseguir incrementos graduales de las densidades, como se está haciendo en este distrito, no es racionar los activos económicos y sociales del distrito. Por el contrario, es reforzarlos.

Para dar una respuesta funcional a la pregunta dónde terminan las densidades *intermedias*, podríamos decir que un distrito escapa de ellas cuando sus terrenos dedicados a viviendas son lo bastante densos como para hacer un buen trabajo desde la diversidad primaria para generar una diversidad urbana secundaria y animación. Una cifra que logre esto en un lugar puede ser muy baja en otro.

Una respuesta numérica tiene menos significado que una respuesta funcional (y ciegan al dogmático a los informes más reales y sutiles que vienen de la vida). Pero diría que, desde el punto de vista numérico, salir de las densidades *intermedias* estaría en torno a la cifra de 250 viviendas por hectárea, bajo circunstancias *altamente idóneas en todos los demás aspectos* para producir diversidad. Como regla general, creo que una cifra inferior a 100 viviendas por acre será siempre demasiado baja.

Dando por supuesto que hemos escapado de las problemáticas densidades *intermedias*, volvamos a sopesar las densidades urbanas viables. ¿Hasta qué nivel *deben* subir las densidades urbanas? ¿Cuánto *pueden* subir?

Es obvio que, si el objeto es auténtica vida urbana, la densidad de vivienda ha de ser tan alta como sea necesario para estimular la diversidad potencial máxima de un distrito. ¿Por qué derrochar el potencial propio de un distrito y de una población a la hora de crear vida urbana interesante y vigorosa?

No obstante, resulta que la densidad puede ser excesiva si alcanza un punto en el que, por una u otra razón, empieza a obstaculizar la diversidad en lugar de estimularla. Esto puede suceder y la cuestión central es dilucidar cuándo una densidad alta es demasiado alta.

La razón de que una densidad de vivienda pueda empezar a reprimir la diversidad si sube mucho es la siguiente: en algún punto en concreto, para acomodar tantas viviendas, habrá que recurrir a algún tipo de edificios en serie. Esto es fatal, porque una amplia diversidad en la edad y tipos de los edificios tiene una conexión explícita y directa con la diversidad de la población, la diversidad de negocios y la diversidad de escenarios.

Entre los distintos tipos de edificios (viejos o nuevos) de una ciudad algunos siempre serán menos eficaces que otros para añadir viviendas a un terreno. Un inmueble de tres pisos logrará menos viviendas por metro cuadrado de tierra que otro de cinco pisos; y un inmueble de cinco pisos menos que otro de diez. Si estamos dispuestos a seguir subiendo, el número de viviendas que caben en un determinado solar puede llegar a ser imponente (como demostró Le Corbusier con sus proyectos de ciudades de repetitivos rascacielos rodeados de parque).

Pero, en este proceso de apilar viviendas sobre un terreno determinado, no funciona ni funcionará el ser demasiado eficaz. Entre los edificios ha de tolerarse la

variación. Todas las variaciones que no están a la altura del máximo de eficiencia se arrinconan. Un máximo de eficacia, o lo que se le aproxime, significa estandarización.

En cualquier lugar y tiempo, bajo unas circunstancias dadas de regulaciones, tecnología y financiación, una manera determinada de apilar viviendas en un terreno es candidata a ser la forma más eficaz. En algunos lugares y épocas, por ejemplo, estrechas casas de tres pisos en fila fueron, al parecer, la respuesta más eficaz para los emplazamientos urbanos. Donde estas viviendas expulsaron a todos los demás tipos de casas, se instaló la monotonía. En otro período, la respuesta más adecuada y eficaz fueron los edificios de apartamentos de cinco o seis pisos, sin ascensor. Cuando se construyó Riverside Drive, en Manhattan, la respuesta al parecer más eficaz eran los edificios de doce y catorce pisos con ascensor. Con esta particular estandarización se creó el cinturón con más alta densidad de viviendas de Manhattan.

Bloques de apartamentos con ascensor son hoy la manera más eficaz de apilar viviendas en un solar dado. Dentro de este tipo hay subtipos más eficaces, como inmuebles de una altura máxima en relación con la velocidad del ascensor; que hoy se cifra, por lo general, en doce pisos y los de una máxima altura económica en relación al hormigón empleado (dicha altura depende de la mejora tecnológica de las grúas, así que cada pocos años aumenta. A la hora de escribir esto, es de veintidós pisos). Los bloques de apartamentos con ascensor no son solamente la manera más eficiente de apiñar más gente en menos espacio de tierra. En condiciones desfavorables, pueden ser también la manera más peligrosa de hacerlo, como demuestra la experiencia de los complejos de renta baja. En algunas circunstancias, son excelentes.

Los bloques de apartamentos no producen la estandarización por serlo, como tampoco las casas de tres pisos producen estandarización por ser de tres pisos. Pero los bloques de apartamentos con ascensor producen estandarización si son la única forma de alojamiento de un barrio, de la misma manera que las casas de tres pisos producen estandarización monótona cuando son casi la única forma de alojamiento de un barrio.

Ninguna forma es buena para alojar la población de un barrio; ni sólo dos o tres métodos. Cuanto más diversos sean, mejor. Tan pronto empieza a declinar la gama y el número de las variaciones de los edificios, la diversidad de la población y los negocios pueden estancarse o declinar, en lugar de incrementarse.

No es fácil reconciliar una densidad alta con una gran variedad de edificios, pero hay que intentarlo. La urbanización antiurbana y la zonificación prácticamente lo impiden, como veremos.

Las áreas populares con alta densidad presentan variaciones considerables entre sus edificios; a veces, variaciones inmensas. Greenwich Village es un excelente ejemplo. Se las arregla para alojar su población en densidades de vivienda que oscilan entre las trescientas y las quinientas unidades por hectárea, sin ninguna

estandarización. Estos promedios se obtienen de la combinación de todo tipo de viviendas, desde casas unifamiliares, casas con pisos, edificios de estudios y apartamentos de todo tipo, hasta bloques de apartamentos con ascensor de épocas y tamaños diferentes.

La razón de que Greenwich Village pueda reconciliar tan altas densidades con una variedad tan intensa es que una gran proporción de la tierra de uso residencial está cubierta de edificios. Hay poco terreno, relativamente, abierto y sin edificar. En su mayor parte, los edificios cubren entre el 60% y el 80% de la tierra, dejando el otro 40% o 20% sin edificar, para patios, jardincillos, etc. Es una ratio alta de ocupación del suelo. Es un uso muy eficiente del *suelo* como tal que permite bastante *ineficacia* en los edificios. La mayoría de estos no necesitan tener una alta eficacia a la hora de apilar, e incluso así se alcanzan índices de densidad altos.

Ahora supongamos que sólo se edifica un 15% o un 20% de la tierra residencial, y que el otro 75% u 85% restante se deja sin construir. Estas cifras son corrientes para los conjuntos residenciales, con sus extensiones de espacio abierto tan difíciles de controlar y que producen tanta vacuidad y problemas. Más espacio abierto significa espacio para construir. Si el porcentaje de suelo libre se dobla, de un 40% a un 80%, la superficie del suelo para construir se reduce en dos tercios. En lugar de un 60% de tierra para edificar, sólo tendremos un 20%.

Cuando se deja libre tanto espacio, la tierra se usa de forma *ineficaz* en lo que concierne a la concentración de viviendas. La camisa de fuerza queda muy justa cuando sólo se puede edificar sobre un 20% o un 25% del espacio disponible. La densidad de viviendas ha de ser muy baja o habrá que apilar con gran eficacia las viviendas sobre la porción de terreno a disposición de los edificios. En estas circunstancias es imposible reconciliar la variedad con una alta densidad. Los bloques de apartamentos con ascensor, y muy altos, son inevitables.

El conjunto de Stuyvesant Town tiene una densidad de trescientas viviendas por hectárea neta, densidad muy baja para Greenwich Village. No obstante, para acomodar un número tan elevado de viviendas en Stuyvesant Town, donde el índice de ocupación del suelo es sólo del 25% (el 75% restante queda libre), las viviendas tienen que estandarizarse en hileras verticales repetidas, idénticas, de inmensos bloques de apartamentos con ascensor. Arquitectos y urbanistas imaginativos habría podido colocarlos de otra forma, pero serían diferencias superficiales. La imposibilidad matemática derrotaría al genio mismo a la hora de introducir una variedad sustancial y genuina en estos bajos índices de ocupación del suelo y con semejantes densidades.

Henry Whitney, arquitecto y experto en conjuntos residenciales, ha elaborado muchas —teóricas y posibles— combinaciones de bloques con ascensor y edificios más bajos, maniobrando siempre con los bajos índices de ocupación del suelo que se requiere en la construcción de vivienda pública y en casi toda la renovación subvencionada con fondos federales. El Sr. Whitney descubrió que, por mucho que se

divida, es físicamente imposible aumentar una baja densidad urbana (cien por hectárea, aproximadamente) sin estandarizar prácticamente todas las viviendas, *a menos que se incrementen los índices de suelo edificado*, es decir: a no ser que se reduzcan los espacios libres, doscientas cincuenta viviendas por hectárea con bajos índices de ocupación del suelo no produce siquiera una variedad de muestra; sin embargo, esta densidad es la mínima si se quieren evitar las inadecuadas densidades *intermedias*.

La baja ocupación del suelo —sin que importe cómo se imponga, por zonificación local o mandato federal— y la diversidad de edificios, así como densidades urbanas viables, son condiciones incompatibles. Con poco suelo edificado, si las densidades son lo bastante altas como para catalizar la diversidad, son por definición demasiado altas para *hacer posible* la diversidad. Es una contradicción intrínseca.

¿Qué nivel podría alcanzar la densidad de un barrio sin sacrificarlo a la estandarización, en el supuesto de que los índices de ocupación fuesen altos? Esto depende en buena parte de cuántas variaciones —y el tipo de éstas— existan ya en un barrio. Las variaciones del pasado son un fundamento sobre el que se añaden las nuevas variaciones del presente (y después del futuro). Un barrio estandarizado en el pasado, con casas de tres o de cinco pisos, no alcanzará un grado de variación añadiendo un tipo más en el presente, que cree una densidad superior y lo deje estar. El peor caso posible es que no haya herencia del pasado: la tierra vacía.

No se puede esperar que se añadan *a la vez* muchos tipos de viviendas realmente diferentes. Es soñar despierto. La construcción tiene sus modas. Tras las modas hay razones económicas y tecnológicas; las modas excluyen muchas posibilidades genuinamente *diferentes* de construir viviendas urbanas *a un mismo tiempo* dejando sólo unas pocas.

En distritos con densidad muy baja se puede elevar ésta y aumentar la variación añadiendo edificios nuevos simultáneamente sólo en lugares diferentes y separados. En resumen, la densidad ha de elevarse —introduciendo con este motivo inmuebles nuevos— gradualmente, y no en cataclismos repentinos sin continuidad durante décadas. El proceso de incrementar la densidad de forma gradual pero continua supone un incremento de la variedad, haciendo posible así, en último término, una densidad alta sin estandarización.

Por supuesto, aun cuando el índice de ocupación del suelo sea muy alto, la tierra limita en última instancia el nivel máximo de densidad sin estandarización. En el North End de Boston, sus altas densidades —seiscientas ochenta viviendas por hectárea de media— incluyen también considerable variedad. Sin embargo, esta excelente combinación se ha logrado, en parte, a expensas del índice de ocupación, que alcanza un porcentaje demasiado alto de los terrenos situados tras algunos edificios. En el pasado se construyeron demasiados edificios en los solares situados en las partes traseras de los inmuebles y en los patios interiores de los bloques

pequeños. En realidad, estos inmuebles interiores contribuyen más bien poco a la densidad, pues son pequeños y, por lo general, bajos. Y no siempre son una aberración; en tanto que rarezas, son fascinantes. El problema surge cuando son demasiados. Añadiendo al distrito unos cuantos bloques de apartamentos con ascensor —una variedad de la que carece el North End— los espacios libres en el interior de los bloques podrían aumentar sin reducir la densidad del distrito. Al mismo tiempo, se incrementaría también su variedad de alojamiento, y no al revés. Pero esto no podría hacerse si los edificios con ascensor tienen que ir acompañados de una ocupación del suelo baja y seudourbana.

Dudo de que sea posible superar la densidad de seiscientas ochenta viviendas por hectárea del North End sin una drástica estandarización. Para la mayoría de los distritos —que carecen de la peculiar y heredada variedad edificadora del North End — la señal de alarma de estandarización debe ser más baja. Diría, a bulto, que tendría que dispararse alrededor de las quinientas viviendas por hectárea neta.

Y aquí hay que meter las calles.

Un alto índice de ocupación del suelo —necesario para la variedad en la alta densidad— puede llegar a ser intolerable sobre todo cuando se aproxima al 70%. Es intolerable si el suelo no está entrelazado por frecuentes calles. Las manzanas grandes con altos índices de ocupación son opresivas. Las calles frecuentes compensan la alta ocupación de terrenos, precisamente porque son aberturas entre edificios.

Si se quiere realmente generar diversidad, los distritos urbanos necesitan en cualquier caso calles frecuentes. Su importancia como acompañante de una alta ocupación sólo refuerza la necesidad.

Sin embargo, es obvio que, si las calles son numerosas y no escasas, se ha añadido espacio abierto en forma de calles. Si añadimos parques públicos en lugares animados, añadimos otro tipo de espacio abierto. Y si mezclamos bien edificios no-residenciales en las áreas residenciales, (como debe ser para que los usos primarios se combinen bien), conseguiremos un efecto similar, en el que la suma total de las viviendas y de los residentes del distrito mengua.

La combinación de estos dispositivos —más calles, parques animados en lugares animados y usos no-residenciales mezclados, junto con amplias variaciones en la edad y tipo de los edificios— produce efectos totalmente diferentes que la combinación monótona y opresiva de alta densidad y alto índice de ocupación. Pero esta combinación crea también efectos totalmente diferentes que la combinación de alta densidad *aliviada* por gran cantidad de terreno residencial libre. Los resultados son muy diferentes porque cada uno de los dispositivos que he mencionado proporciona algo más que un simple *alivio* a una alta ocupación del suelo. Cada uno, a su modo distintivo e indispensable, contribuye a aumentar la diversidad de un área; así algo positivo y no algo inerte resulta de la alta densidad.

Decir que las ciudades necesitan alta densidad de vivienda y alta ocupación del suelo, como digo yo, se considera convencionalmente tan mezquino como ponerse de parte del tiburón frente al hombre.

Pero las cosas han cambiado desde que Ebenezer Howard contemplaba los barrios bajos de Londres y concluía que, para salvar al pueblo, había que abandonar la vida urbana. Los adelantos en campos de la ciencia menos moribundos que el Urbanismo y la reforma del hábitat, como la Medicina, la higiene y la epidemiología, la nutrición y la legislación del trabajo han revolucionado profundamente las peligrosas y degradantes condiciones que antaño eran inseparables de una vida urbana superpoblada.

Mientras tanto, las poblaciones de las áreas metropolitanas (cascos urbanos, zonas residenciales y municipios dependientes) han seguido creciendo, hasta el punto de que en la actualidad representan el 97% de nuestro incremento total de población.

«Cabe esperar que la tendencia continúe», dice el Dr. Philip M. Hauser, director del centro de investigación demográfico de la Universidad de Chicago, «[…] porque estas aglomeraciones de población representan las unidades de producción y consumo más eficaces que nuestra sociedad ha inventado hasta ahora. El tamaño, la densidad y la congestión de nuestra área metropolitana media, a los que objetan algunos urbanistas, son nuestros activos económicos más preciados».

Entre 1958 y 1980, señala el Dr. Hauser, la población de los Estados Unidos se incrementará aproximadamente en unos cincuenta y siete millones de personas (suponiendo la disminución de la ya baja tasa de natalidad de 1942-1944) o en noventa y nueve millones (en el supuesto de un aumento de la tasa de natalidad por encima del nivel de 1958). Si la tasa sigue siendo la misma que en 1958, el incremento será de ochenta y seis millones.

Prácticamente todo este incremento irá a las áreas metropolitanas. Desde luego, una buena parte de él saldrá directamente de las grandes capitales, que ya no engullen gente como hacían no hace mucho. Ahora son proveedoras de gente.

Este crecimiento puede esparcirse por áreas suburbanas y semisuburbanas, en nuevos cinturones *intermedios*, fríos y monótonos, en ciudades con poca vitalidad y densidades *intermedias*.

O podemos aprovechar el crecimiento de este área metropolitana y, al menos en parte, empezar a reconstruir los distritos inadecuados, lastrados por densidades *intermedias*, reforzarlos hasta que —junto con otras condiciones generadoras de diversidad— estas concentraciones de población sean capaces de sostener una vida urbana con carácter y animación.

Nuestra dificultad ya no es cómo albergar a la gente de las áreas metropolitanas y evitar los estragos de la enfermedad, las malas condiciones sanitarias y el trabajo de los niños. Es anacrónico pensar en estos términos. Nuestra dificultad hoy es cómo albergar a la gente en las áreas metropolitanas y evitar los estragos de barrios apáticos

e indefensos.

La solución no puede consistir en vanos intentos de proyectar municipios o pequeñas ciudades nuevas y autosuficientes dentro de regiones metropolitanas. Nuestras actuales áreas metropolitanas ya están salpicadas de lugares amorfos y desintegrados, *en otro tiempo* municipios o ciudades pequeñas relativamente autosuficientes e integrados. El día en que fueron absorbidos por el inextricable tejido económico de un área metropolitana —con su multiplicidad de opciones de centros de trabajo, recreo y comercios— empezaron a perder su integridad y su relativa autonomía en lo social, cultural y económico. No se puede tener todo: la economía metropolitana del siglo XX combinada con la vida de las pequeñas ciudades del siglo XIX.

Puesto que nos enfrentamos a poblaciones metropolitanas y de grandes capitales, que cada día son más grandes, nuestra tarea es desarrollar inteligentemente un tipo de vida genuinamente urbano y acrecentar el vigor económico urbano. Es absurdo negar el hecho de que nosotros, los americanos, somos un pueblo urbano, que vive en una economía urbana (al negar esto, perdemos también la campiña de las áreas metropolitanas, como la hemos estado perdiendo en los diez últimos años, a doce kilómetros al día).

Sin embargo, la razón no gobierna el mundo, y tampoco gobierna aquí. El irracional dogma de que áreas saludables como el North End de Boston, con su alta densidad, *deban ser* barrios bajos o malos a causa de su alta densidad, no hubiera sido aceptado por los modernos urbanistas como ha ocurrido, si no hubiera dos maneras fundamentalmente diferentes de considerar la cuestión de la gente en concentraciones densas, y si estas dos maneras no fueran, en el fondo, emocionales.

Que la gente se agrupe en concentraciones de dimensiones y densidad propias de grandes capitales, se considera automáticamente un mal, aunque necesario. Es una suposición muy generalizada: los seres humanos son encantadores en números pequeños y nocivos en grandes cantidades. Según este punto de vista, las concentraciones humanas deben ser disminuidas por cualquier medio: reduciendo su número en la medida de lo posible, y también recurriendo a espejismos tales como los prados suburbanos y la placidez de las pequeñas ciudades. De donde se sigue que la exuberante variedad inherente a las grandes cantidades de gente, muy concentrada, ha de esconderse, manejarse o estrujarse hasta convertirse en una variedad más manejable y reducida o a la homogeneidad propia de las poblaciones pequeñas. Resultando que se ha de separar y aislar todo lo decente y tranquilamente que se pueda a esas confundidas criaturas, como polluelos en una granja modelo.

Por otra parte, que la gente se agrupe en concentraciones de dimensiones y densidad urbanas puede considerarse algo positivo, deseable porque es la fuente de una inmensa vitalidad y porque representa, en un ámbito geográfico pequeño, una enorme y exuberante riqueza de diferencias y posibilidades, muchas de las cuales son únicas e imprevisibles y por eso más valiosas aún. Según este punto de vista, resulta

que la presencia de grandes cantidades de personas reunidas en las ciudades no ha de ser aceptada como un hecho físico. Se la ha de considerar como un gran activo y como tal, celebrarse elevando su concentración allí donde sea necesario para mayor florecimiento de la vida urbana, y aspirando preferentemente a una vida pública de calle visiblemente animada que acomode y estimule económica y visualmente toda la variedad que nos sea posible.

En los sistemas de pensamiento, por muy objetivos que se pretendan, subyace una base emocional y unos valores. El desarrollo del urbanismo moderno y la reforma del hábitat se han basado emocionalmente en una pegajosa resistencia a aceptar como algo deseable la concentración de gente en ciudades. Esta emoción negativa ha contribuido a asesinar intelectualmente el urbanismo.

Nada bueno para las ciudades o para su diseño, planificación, economía o población puede venir de la suposición emocional de que las aglomeraciones urbanas densas son, *per se*, algo indeseable. A mi juicio, son un activo. La tarea es promover la vida urbana de los ciudadanos, alojados —esperémoslo— en concentraciones lo bastante densas y diversas como para ofrecerles una sólida oportunidad de desarrollar una vida urbana.

12
Algunos mitos sobre la diversidad

Los usos mezclados son feos.
Producen atascos de tráfico.
Atraen usos perniciosos.

Estos son algunos de los zumbidos que provocan que las ciudades combatan su diversidad. Estas creencias moldean las reglas de la zonificación. Han contribuido también a racionalizar la rehabilitación urbana hasta que la han esterilizado, regimentado y vaciado de todo contenido. Obstaculizan un urbanismo que pudiera estimular deliberadamente la diversidad espontánea proporcionando las condiciones necesarias para su crecimiento.

Mezclas complejas de usos diferentes no son una forma del caos. Por el contrario,

son una expresión de un orden complejo y altamente desarrollado. En nuestro libro todo se dirige a mostrar cómo funciona este complejo orden de usos combinados.

Sin embargo, aun cuando las combinaciones intrincadas de edificios, usos y escenarios son necesarias para el éxito de un distrito urbano podemos preguntarnos: ¿La diversidad comporta también las desventajas de la fealdad, de los usos perniciosos y de los atascos, convencionalmente atribuidas a ella por la literatura y tradiciones urbanísticas?

Estas supuestas desventajas se basan en imágenes de distritos fracasados, con poca y no mucha diversidad. Evocan visiones de áreas residenciales monótonas y ruinosas, salpicadas con unas pocas empresas miserables y polvorientas. Evocan visiones de usos del suelo de muy bajo valor, como venta de coches usados y vertederos. Evocan visiones de comercio chabacano, bravucón e impenitente. Pero ninguna de estas condiciones es propia de una diversidad urbana floreciente. Por el contrario, representan precisamente la senilidad que se abate sobre los barrios urbanos en los que la diversidad exuberante no consiguió desarrollarse o ha muerto con el tiempo. Son lo que les sucede a las áreas semisuburbanas absorbidas por sus ciudades, que han fracasado a la hora de crecer y comportarse económicamente como logrados distritos urbanos.

El tipo de diversidad urbana floreciente que cataliza las combinaciones de usos primarios, las calles frecuentes, la mezcla de edades en los inmuebles y una densa concentración de usuarios, no comporta las desventajas que la pseudociencia del urbanismo suele conferir a la diversidad. Me propongo mostrar ahora por qué no las comporta, y por qué estas desventajas son fantasías que —como todas las fantasías tomadas en serio— obstaculizan el manejo de la realidad.

Consideremos, en primer lugar, la creencia en que la diversidad es fea. Cualquier cosa mal hecha parece fea, por supuesto. Pero esta creencia implica algo más. Implica que la diversidad urbana de usos es inherentemente caótica en su apariencia. Y también implica que los lugares marcados por la homogeneidad lucen mejor, o en todo caso, son más manejables para un tratamiento estético que los haga agradables y ordenados.

Pero, en la vida real la homogeneidad o una íntima semejanza entre usos plantea de hecho problemas estéticos desconcertantes.

Si la similitud de uso se muestra como lo que realmente es —similitud— parece monótona. Superficialmente, esta monotonía podría considerarse una especie de orden, si bien aburrido. Pero estéticamente, también comporta, por desgracia, un grave desorden: el desorden de no tener dirección. En un lugar marcado por la monotonía y la repetición de la similitud uno se mueve, pero no parece llegar a ninguna parte. El norte es igual que el sur, el este que el oeste. Algunas veces, el norte, el Sur, el este y el oeste son iguales, como cuando nos encontramos en los terrenos de un gran conjunto residencial. Para orientarnos necesitamos muchas

diferencias que apunten a distintas direcciones. Los escenarios de continua similaridad carecen de esos anuncios naturales de dirección y movimiento, o son muy escasos y son muy confusos. Es una forma de caos.

Este tipo de monotonía se considera en general demasiado opresiva para que sea un ideal a realizar para nadie, salvo para algunos urbanistas y los promotores inmobiliarios más rutinarios.

Donde los usos son de hecho homogéneos encontramos que se han creado diferencias deliberadas entre los edificios. Pero estas diferencias forzadas plantean también dificultades estéticas. Como en los edificios y en sus emplazamientos faltan las diferencias específicas —las que se derivan de usos genuinamente diferentes— las deliberadas sólo representan el deseo de *parecer* diferentes.

En 1952, Douglas Haskell, director de *Architectural Forum*, describió algunas de las manifestaciones más escandalosas de este fenómeno con la expresión *arquitectura googie*. La arquitectura googie, entonces en todo su esplendor, se podía ver en los negocios esencialmente homogéneos y estandarizados a lo largo de las carreteras: puestos de perritos calientes con forma de sal chicha, puestos de helados con forma de helados, etc. Son obvios ejemplos de similitud intentando, por medio del exhibicionismo, parecer únicos y diferentes de los comercios vecinos similares. El Sr. Haskell señalaba que la misma intención de parecer especial (a pesar de no *ser* especial) operaba en construcciones más sofisticadas: con tejados, escaleras, colores, signos y cualquier otra cosa extravagantes.

Recientemente, el Sr. Haskell ha observado que empiezan a aparecer similares síntomas de exhibicionismo en establecimientos en principio dignos.

Y así es: en edificios de oficinas, centros comerciales, centros cívicos, terminales de aeropuertos, etc. Eugene Raskin, profesor de arquitectura en la Universidad de Columbia, comentaba este mismo tema en un ensayo titulado «Sobre la variedad», publicado en el número de verano de 1960 de *Columbia University Forum*. La auténtica variedad arquitectónica, indicaba Raskin, no consiste en emplear diferentes colores o texturas.

¿Consiste acaso (se preguntaba) en emplear formas contrastadas? Nos ilustrará el tema una visita a uno de los grandes centros comerciales (el Cross County Shopping Centre, en el condado de Westchester de Nueva York, nos viene a la mente, pero elijan el suyo): a fuerza de losetas, torres, círculos y escaleras voladizas por todas partes, el resultado tiene la horrorosa monotonía de las torturas del infierno. Te pinchan con distintos instrumentos, pero todo duele. […]

Cuando, pongamos por caso, construimos un área comercial en la que todo (o prácticamente todo) se dedica a ganarse la vida, o áreas residenciales en las que todo el mundo está sumido en el ámbito doméstico o un área comercial dedicada al trueque de dinero por artículos —en una palabra, donde el modelo de actividad humana contiene sólo un elemento—, es imposible que la arquitectura logre una variedad convincente. El diseñador puede variar el color, la textura y la forma hasta

que sus lápices se rom pan, y probar así una vez más que el arte es el único medio en el que no se puede mentir con éxito.

Cuanta mayor homogeneidad de uso haya en una calle o en un barrio, más fuerte es la tentación de ser distinto de la única manera que queda de ser distinto. El Wilshire Boulevard, en Los Ángeles, es un ejemplo continuo de ejercicios de distinción superficialmente forzados durante kilómetros de edificios de oficinas forzosamente monótonas.

Pero Los Ángeles no es la única ciudad que nos obsequia con estas panorámicas. San Francisco —con todo su desprecio por estas cosas típicas de Los Ángeles— tiene el mismo aspecto en sus nuevos centros comerciales y urbanizaciones de las afueras, y por las mismas razones. La Euclid Avenue de Cleveland —que muchos críticos antes consideraban una de las más hermosas avenidas americanas (en aquel tiempo era una avenida suburbana con amplias y bonitas casas, en unos terrenos espaciosos y muy bellos), ha sufrido ahora las justas críticas de Richard A. Miller, de *Architectural Forum*, que la considera una de las calles más feas y desorganizadas. Al entrar en el uso urbano, Euclid Avenue se ha convertido a la homogeneidad: de nuevo edificios para oficinas y de nuevo un caos de diferencias chillonas pero superficiales.

La homogeneidad de usos plantea un ineludible dilema estético; ¿debe la homogeneidad parecer lo homogénea que es y ser abiertamente monótona? ¿O deberá intentar no parecer tan homogénea y buscar las vistosas pero absurdas y caóticas diferencias? Con el atuendo urbano, pero es el viejo y ya familiar problema estético de la zonificación de áreas suburbanas homogéneas: ¿zonificamos para exigir una apariencia conformada o zonificamos para prohibir la similaridad? En el segundo caso: ¿dónde se traza la línea ante el diseño demasiado divergente?

Cuando un área urbana es funcionalmente homogénea en sus usos se vuelve también un dilema estético para la ciudad, de forma más intensiva que en las afueras, porque en la escena urbana los edificios son más dominantes. Es un dilema ridículo y no tiene una respuesta apropiada.

La diversidad de usos, por otra parte, aunque se suele manejar con torpeza, ofrece una posibilidad razonable de desplegar auténticas diferencias de *contenido*. Por lo cual, pueden convertirse en diferencias visuales interesantes y estimulantes, sin falsedad, exhibicionismo o sofisticadas innovaciones.

La 5ª Avenida de Nueva York, entre las calles 40 y 59, es tremendamente diversa, con sus tiendas de diversos tamaños, bancos, oficinas, iglesias e instituciones de todo tipo. Su arquitectura expresa esas diferencias de uso, diferencias incrementadas por la variación en la edad de los edificios, la técnica y los gustos de cada época. Pero la 5ª Avenida, a pesar de todo esto, no parece desorganiza da, fragmentada o dispersa[1]. Los contrastes y diferencias arquitectónicos de la 5ª Avenida proceden principalmente de diferencias de contenido. Son contrastes y diferencias naturales y sensatas. El conjunto se mantiene muy bien, sin ser tampoco monótono.

El nuevo tramo de Park Avenue de Nueva York, con sus nuevas oficinas, está

muchísimo más estandarizado en su contenido que la 5ª Avenida. Park Avenue tiene la ventaja de contener entre sus nuevos inmuebles para oficinas algunas obras maestras del diseño moderno[2]. ¿Pero ayuda la homogeneidad de uso o de edad estéticamente a Park Avenue? Al contrario, los bloques de oficinas de Park Avenue presentan una apariencia terriblemente desorganizada, y su efecto final, a diferencia de la 5ª Avenida, es de un caos arquitectónico rayano en lo aburrido.

Hay muchos ejemplos de diversidad urbana que incluyen el uso residencial, y resultan bien. Rittenhouse Square en Filadelfia, Telegraph Hill en San Francisco y algunas partes del North End de Boston son buenos ejemplos de esto. Los conjuntos pequeños de edificios residenciales pueden ser similares e incluso idénticos sin dar por ello la sensación de monotonía, siempre que el conjunto no ocupe más que una manzana corta de la calle y no se repita inmediatamente. En ese caso, vemos el grupo de edificios como una unidad que difiere (en contenido y apariencia) del uso o de las viviendas contiguas.

Algunas veces la diversidad de usos, combinada con la diversidad en la edad, es capaz incluso de eliminar la maldición de la monotonía en manzanas demasiado largas, de nuevo sin necesidad de exhibicionismo, puesto que existen reales diferencias de contenido. Un ejemplo de este tipo de diversidad es la calle 11, entre las 5ª y 6ª avenidas de Nueva York, una calle admirada por su dignidad e interés para pasear. Al sur tiene, yendo hacia el oeste, una casa de apartamentos de catorce plantas, una iglesia, siete casas de tres pisos, un inmueble de cinco plantas, una casa de apartamentos de nueve, otra de cinco, trece casas de cuatro, una casa de apartamentos de nueve, cinco casas de cuatro, con restaurante y bar a pie de calle, otra casa de apartamentos de cinco pisos, un pequeño cementerio y una casa de apartamentos de seis plantas con un restaurante en la planta baja; al norte, yendo también hacia el oeste, tiene una iglesia, una casa de cuatro pisos, con una escuela de enfermeras, otra casa de apartamentos de nueve plantas, tres casas de cinco pisos, una casa de apartamentos de seis, una casa de apartamentos de ocho, cinco casas de cuatro, una residencia-club de seis plantas, dos casas de apartamentos de cinco, otra casa de apartamentos de cinco pisos de tipo muy diferente, una casa de apartamentos de nueve plantas, las nuevas dependencias de la New School for Social Research con una biblioteca a pie de calle y vistas a los patios interiores, una casa de cuatro pisos, una casa de apartamentos de cinco, con restaurante a nivel de la calle, una lavandería-tintorería de aspecto sudo y barato, de una sola planta, una casa de apartamentos de tres pisos con un quiosco de golosinas y periódicos en la planta baja. Aunque son casi todos edificios residenciales, se interrumpen por otros diez usos diferentes. Incluso los inmuebles estrictamente residenciales cubren muchos periodos diferentes en gusto y tecnología, muchos modos y niveles de vida diferentes. Podría incluso decirse que es un fantástico despliegue de diferencias modestamente expuestas: diferentes alturas y niveles de los primeros pisos, diferente disposición de las entradas y accesos desde la acera, etc. Éstas se derivan directamente del hecho de que todos estos edificios son,

en realidad, muy diferentes en edad y características. El efecto es apacible y casual.

Más efectos visuales interesantes —de nuevo sin necesidad de exhibicionismo o falsedad— se producen en las ciudades por la mezcla de edificios más radicalmente diversos que los de la calle 11, más radicales porque se basan en diferencias inherentes más radicales. La mayoría de hitos y puntos de interés de las ciudades —de los cuales necesitamos más, no menos— provienen del contraste de un uso radicalmente diferente de sus contornos y, por ello, con un aspecto especial, felizmente situado para dramatizar su diferencia inherente. De esto hablaba Peets (véase el capítulo 8) cuando abogaba por poner los edificios nobles o monumentales en plena matriz urbana, en lugar de aislarlos en *patios de honor* con vecinos de corte similar.

No hay razón para despreciar estéticamente las innatas y radicales diferencias de los elementos más humildes de las mezclas urbanas. También ellos procuran las delicias del contraste, el movimiento y la dirección sin superficialidades forzadas: talleres mezclados con residencias, edificios industriales, la galería de arte junto a un mercado de pescado, la pretenciosa tienda *gourmet* del otro lado de la ciudad que contrasta y coexiste pacíficamente con un robusto bar frecuentado por inmigrantes irlandeses en busca de empleo.

Como dice con tanta razón Raskin, las genuinas diferencias en arquitectura de una ciudad expresan

[…] los tejidos de la vida *humana*. Están llenos de personas haciendo cosas diferentes, con diferentes motivos y diferentes fines, y la arquitectura refleja y expresa esta diferencia, que es de contenido y no sólo de forma. Como seres humanos, lo que más nos interesa son los seres humanos. En arquitectura, como en el teatro y en la literatura, lo que da vitalidad y color al escenario humano es la riqueza en la variedad de lo humano. […]

Considerando el riesgo de monotonía […] el error más grave de nuestras leyes de zonificación reside en el hecho de que *permiten* que una área entera se dedique a un único uso.

En la búsqueda del orden visual las ciudades pueden escoger entre tres amplias alternativas, de las cuales dos son vías muertas y una es esperanzadora. Pueden aspirar a áreas de homogeneidad que parezcan homogéneas, con resultados deprimentes y desorientadores. Pueden buscar áreas de homogeneidad que intenten no parecer homogéneas y como resultado tendrán vulgaridad y deshonestidad. O pueden esforzarse por crear áreas de gran diversidad y así —expresando diferencias reales— obtener resultados que, en el peor de los casos, son simplemente interesantes y, en el mejor de los casos, realmente placenteros.

El problema estético central de las ciudades es cómo acomodar bien la diversidad urbana en términos visuales, cómo respetar su libertad al tiempo que se muestra, visualmente, que es una forma de orden. En el capítulo 19 de este libro trataremos este problema. Por el momento, hay que señalar que la diversidad urbana no es fea de

por sí. Ésa es una concepción falsa, una concepción simplista. Pero la carencia de diversidad urbana es de por sí deprimente por un lado o vulgarmente caótica por otro.

* * *

¿Es cierto que la diversidad provoca atascos?

Los atascos los producen los vehículos, no las personas.

Allí donde las personas se asientan espaciadamente y no densamente concentradas, o donde los usos diversos sean infrecuentes, cualquier atracción específica ocasiona un atasco. Lugares como clínicas, centros comerciales o cines implican casi siempre una gran concentración de tráfico (y lo que es más, aumentan mucho el tráfico en las rutas que entran o salen de dichos centros). Quien necesite o quiera servirse de ellos tiene que llegar en coche. En un medio así hasta una escuela primaria puede producir atascos, porque hay que llevar a los niños. La carencia de amplias gamas de diversidad concentrada puede hacer que la gente use el coche para todas sus necesidades. Los espacios requeridos para carreteras, y aparcamientos se extienden indefinidamente, esparcen todo aún más y llevan a un uso mayor de los vehículos.

Esta situación puede tolerarse donde la población esté asentada de forma dispersa. Pero en poblaciones densas y continuadas es una condición intolerable, destructiva de otros valores y comodidades.

En áreas urbanas densas y diversificadas, la gente *todavía camina*, una actividad totalmente impracticable en las zonas suburbanas y en la mayoría de las áreas grises. Cuanto más intensamente variada y más apretada sea la diversidad de un área urbana, más se camina. Incluso la gente que usa el coche o el transporte público para desplazarse a esos lugares, camina una vez allí.

¿Es cierto que la diversidad urbana atrae los usos ruinosos? ¿Es destructiva la permisividad de todo (o casi todo) tipo de usos en un área?

Para saberlo hemos de considerar diferentes tipos de usos, algunos de los cuales son realmente dañinos y a otros que se consideran convencionalmente dañinos aunque no sea cierto.

Una categoría de usos destructiva —por ejemplo los vertederos— no contribuye en nada a la comodidad general del distrito, ni a su atractivo o su concentración. A cambio de nada, estos usos exigen superficies inmensas y una tolerancia estética no menos grande. La venta de coches usados entra de lleno en esta categoría, como los edificios abandonados o infrautilizados.

Probablemente, todo el mundo (excepto, quizá, los propietarios de estas cosas) está de acuerdo en que esta categoría de usos es corrosiva.

Pero de lo dicho no se sigue que los vertederos y similares sean amenazas que acompañan a la diversidad urbana. Los distritos logrados nunca tienen vertederos;

pero no son logrados *por* eso. Es al revés. No tienen vertederos *porque* son distritos logrados.

Usos funestos que reclaman espacio y producen pocos beneficios, como los vertederos y los aparcamientos de coches usados, crecen como mala hierba en lugares que *ya antes* eran un fracaso por falta de atención. Brotan en lugares con baja concentración de tráfico peatonal, muy poco magnetismo ambiental y poca competencia de valor alto por el espacio. Sus hogares naturales son las áreas grises y las decaídas fronteras de los centros urbanos, donde los fuegos de la diversidad y la vitalidad apenas prenden. Si se quitasen todos los controles existentes en los conjuntos residenciales, estos moribundos e infrautilizados lugares encontrarían su nivel económico natural y en muchos de ellos brotarían vertederos y venta de coches usados.

Los problemas que plantean los vertederos superan con mucho lo que pueden apañar los Guerreros de la Carcoma. Nada se consigue gritando: «¡Afuera con ellos! ¡No se puede permitir esto!». El problema consiste en cultivar un contexto económico en el distrito que use la tierra de modo más provechoso y lógico. Si no se hace esto, da igual usarla para vertedero, que al fin y al cabo es un cierto uso. Poco más puede triunfar, y esto incluye usos públicos como parques o patios de colegio, que fracasan estrepitosamente donde el ambiente económico es demasiado pobre para otros usos que dependen del magnetismo y la vitalidad de los alrededores. El tipo de problema simbolizado por los vertederos no se resuelve con miedo a la diversidad o suprimiendo —en lugar de catalizando y cultivando— un contexto económico fértil para la diversidad.

Los urbanistas y zonificadores suelen considerar dañinos un segundo tipo o categoría de usos, especialmente si se mezclan con el residencial. Esta categoría incluye bares, teatros, clínicas, negocios e industrias. Esta categoría de usos no es dañina; los argumentos por los que estos usos han de ser férreamente controlados se originan en sus efectos causados en las áreas suburbanas y en las áreas grises e inherentemente peligrosas, no en distritos urbanos animados.

En las áreas grises las salpicaduras de usos no residenciales no hacen un bien y pueden dañar porque estas áreas no están equipadas para manejar a desconocidos (o para protegerlos). Pero, una vez más, se trata de un problema derivado de una diversidad demasiado débil en medio de una predominante uniformidad y opacidad.

En los distritos animados donde se ha catalizado una abundante diversidad, estos usos no dañan. Al contrario, son necesarios, bien por su directa contribución a la seguridad, el contacto público y los usos divergentes, o porque ayudan a mantener otra diversidad con esos efectos.

El trabajo sugiere otro espantajo: chimeneas humeantes y hollín. Desde luego, las chimeneas humeantes y el hollín son dañinas, pero esto no quiere decir que las industrias urbanas (la mayoría de las cuales no producen estos deleznables subproductos) u otros tipos de trabajo tengan que segregarse de las viviendas.

Ciertamente, la idea de combatir el humo y el hollín mediante zonificación y calificaciones de terreno es ridícula. El aire no conoce los límites zonales. Las regulaciones dirigidas específicamente al humo y el hollín sí tienen sentido.

Entre los urbanistas y planificadores, la maldición de la tierra era antaño la fábrica de cola. «¿Querría usted una fábrica de cola en su barrio?». No sé decirles por qué una fábrica de cola; posiblemente, pienso, la cola entonces era señal de caballos muertos y pescado podrido, y la referencia aseguraría que la gente decente se estremeciera y dejara de pensar. Antes había, por cierto, una fábrica de cola cerca de donde vivimos nosotros. Era un edificio de ladrillo, pequeño y atractivo; uno de los lugares de aspecto más aseado del barrio.

En la actualidad, la fábrica de cola ha sido sustituida por otro hombre del saco, la *funeraria*, que se pasea como supremo ejemplo de los horrores que se cuelan en los barrios que carecen de un estrecho control sobre sus usos. No obstante, las funerarias, o los salones funerarios como los llamamos en la ciudad, no parece que hagan mucho daño. Es posible que en un barrio urbano vivo y diversificado, en medio de la vida, el recuerdo de la muerte no sea el mazazo que pueda ser en las calles de una menguante área suburbana. Es curioso, quienes postulan rígidos controles de uso, que tan firmemente se oponen a la muerte en la ciudad, parecen oponerse con una firmeza semejante al estallido de la vida en la ciudad.

Una de las manzanas de Greenwich Village que espontáneamente aumenta su atractivo, interés y valor económico, resulta que tiene también una funeraria desde hace años. ¿Algo que objetar? Es obvio que su presencia no ha disuadido a las familias que han invertido su dinero en la rehabilitación de las casas de la calle, ni a los hombres de negocios que han invertido dinero para abrir o remozar sus sedes allí, ni al constructor que ha levantado un bloque de apartamentos de renta alta[3].

La extraña idea de que la muerte debe ser una parte insospechada e innombrable de la vida de una ciudad se debatió en Boston hace un siglo, cuando los benefactores de la ciudad abogaban por la eliminación de los viejos y diminutos cementerios de las iglesias del centro urbano de la dudad. Un bostoniano llamado Thomas Bridgman ganó la discusión diciendo: «El lugar donde enterramos a los muertos, si tiene alguna influencia, es por el lado de la virtud y de la religión […]. Su voz es una perpetua recriminación de la locura y el pecado».

El único rastro que he podido encontrar del presunto daño producido por las funerarias en las ciudades está en *The Selection of Retail Locations*, de Richard Nelson. Nelson demuestra estadísticamente que los visitantes de una funeraria no suelen complementar su desplazamiento con otras compras. Por ello no hay una ventaja adicional en alquilar junto a una funeraria.

En los barrios con niveles de ingresos bajos de las grandes capitales, como el East Harlem de Nueva York, las funerarias pueden (y a menudo así lo hacen) operar como fuerzas positivas y constructivas. Ello se debe a que una funeraria presupone un enterrador. Los enterradores, como los farmacéuticos, abogados, dentistas y

sacerdotes representan en esos barrios cualidades como la dignidad, la honra y el discernimiento. Son personajes públicos muy conocidos, activos en la vida cívica local. Muchas veces entran en política.

Como tantas otras nociones de la urbanística ortodoxa, el presunto daño ocasionado por determinado uso se ha aceptado sin que nadie pregunte: «¿Por qué es dañino? ¿Cómo y a qué daña?». Dudo mucho que haya ningún uso económico legal (y alguno ilegal) capaz de perjudicar un distrito urbano tanto como la carencia de una diversidad abundante. Ninguna forma especial de carcoma urbana es tan devastadora como la Gran Carcoma de la Monotonía.

Dicho esto, pasaré a referirme a una última categoría de usos que, si no se controla su emplazamiento, es perjudicial para los distritos urbanos con abundante diversidad. Se cuentan con los dedos de una mano: aparcamientos, almacenes de grandes camiones, gasolineras, anuncios exteriores gigantescos[4] y negocios dañinos, no por la naturaleza de su actividad, sino porque sus dimensiones son desproporcionadas para *algunas* calles.

Estos cinco usos (a diferencia de los vertederos) pueden ser lo bastante rentables como para permitirse y buscar espacios en áreas vitales y diversificadas. Pero, al mismo tiempo, actúan como agentes de desolación. Visualmente desorganizan las calles, y son tan dominantes que resulta difícil, y a veces imposible, que un orden opuesto a ellos, ya sea un uso o una apariencia callejera, deje un gran recuerdo.

Los efectos visuales de los cuatro primeros problemas citados están muy vistos y pensados. Los propios usos son el problema, debido al *tipo* de usos que son.

Sin embargo, el quinto uso es diferente, pues el problema es el *tamaño* y no el *tipo* de uso en cuestión. En algunas calles un *ocupante* desproporcionadamente grande es un agente de desintegración y desolación, aunque ese mismo *tipo* de uso, a pequeña escala, no daña sino que es un activo.

Por ejemplo, muchas calles *residenciales* acogen, junto a sus viviendas, toda clase de usos comerciales y de trabajo, y estos encajan bien siempre que su frontal no ocupe más espacio que, digamos, una residencia habitual. Literal y figuradamente el uso encaja. La calle tiene un carácter visual consistente, ordenado a la vez que variopinto.

Pero en una calle así, un uso que abruptamente se apodera de un gran trozo de fachada parece que hace explotar la calle en mil pedazos.

No tiene nada que ver con el uso, en el sentido que la zonificación confiere al término. Un restaurante o un *snack*, una frutería, una ebanistería o una imprenta, por ejemplo, son usos muy adecuados para estas calles. Ahora bien, la misma *categoría* de usos: una gran cafetería, un supermercado, una gran fábrica maderera o una rotativa, pueden producir estragos visuales (y aveces auditivos también) por sus *dimensiones* diferentes.

Estas calles necesitan controles para defenderse de la ruina que una diversidad consentida demasiado liberalmente podría acarrearles. Pero no son controles sobre las

categorías de usos, sino controles sobre la porción de fachada que se les permite usar.

Se trata de un problema tan obvio y tan generalizado en las ciudades que pudiera pensarse que su solución es una prioridad para la teoría de la zonificación. Sin embargo la teoría ni siquiera se hace eco de la existencia del problema. Cuando escribo esto, la Comisión de Urbanismo del Ayuntamiento de Nueva York acaba de celebrar una serie de sesiones públicas sobre una nueva, progresista y actualizada zonificación. Se ha invitado a las organizaciones interesadas y a los particulares de la ciudad a que estudien, entre otras cosas, las categorías de zonificación propuestas (entre las que están comprendidas las calles), para que sugieran cambios de una categoría a otra si les parece oportuno. Hay varias docenas de categorías de uso, diferenciadas entre sí muy cuidadosa y reflexivamente y todas irrelevantes para los problemas de uso en la vida real de los distintos distritos urbanos.

¿Qué se puede recomendar cuando la teoría subyacente a esas decisiones parcelarias —y no simplemente sus detalles— requiere una radical reconsideración y replanteamiento? Esta triste circunstancia ha dado lugar a muchas sesiones de estrategia realmente ridículas, por ejemplo entre las organizaciones cívicas de Greenwich Village. Muchos tramos residenciales de calles populares y animadas contienen combinaciones y racimos de pequeños establecimientos. Por lo general, deben su existencia a la ausencia de una zonificación residencial, cuando no gracias a una flagrante violación de los principios de la zonificación. A todo el mundo le agrada su presencia; no se discute si son deseables. En cambio, sí se discuten cuáles serán los tipos de categorías que entrarán en contradicción con las necesidades de la vida real en la nueva zonificación. Las desventajas de todas y cada una de las categorías ofrecidas son formidables. El argumento en contra de la categoría comercial para esas calles es que, si bien permitirá usos productivos pero de dimensiones reducidas que son un activo, también dará cabida a los usos en tanto usos, sin consideración alguna por su tamaño; por ejemplo, se permitirán grandes supermercados, que los residentes temen por su naturaleza destructiva de ese tipo de calles y del carácter residencial, como de hecho son. Pidamos la categoría residencial, continúa la discusión, y en seguida se infiltrarán los pequeños establecimientos, violando la zonificación como ha ocurrido en el pasado. El argumento en contra de la categoría residencial consiste en que alguien podría tomársela realmente en serio, y que entonces se podría introducir forzosamente la zonificación contra los *disidentes* usos a pequeña escala. Rectos ciudadanos, que sienten profundamente los intereses cívicos de sus barrios, se ponen a conspirar con la mayor seriedad del mundo para ver qué regulación puede sortearse de modo más constructivo.

El dilema que se plantea es urgente y real. Por ejemplo, una calle de Greenwich Village se enfrentó recientemente contra una versión de este mismo problema. Una panadería de esa calle, en otro tiempo un pequeño puesto de venta al detalle, había ido desarrollándose hasta convertirse en un negocio de mayorista y solicitaba de las autoridades de zonificación un permiso para ampliar considerablemente sus

dependencias (absorbiendo los locales de una antigua lavandería contigua). La calle ha sido considerada mucho tiempo *zona residencial* y recientemente había conseguido rehabilitar muchos de sus edificios y servicios, y sus inquilinos y propietarios, con su creciente orgullo y preocupación por su calle, decidieron luchar contra la exención. Han perdido. No es extraño, pues su caso era muy oscuro. Algunos líderes del combate —propietarios o inquilinos en edificios con pequeños negocios no residenciales en la planta baja— estaban en conflicto, real o empático, con la zonificación *residencial* igual o casi que la gran panadería. Sin embargo, esos numerosos usos pequeños y no residenciales de esta calle, que han ido aumentando, son los responsables de una buena parte del creciente atractivo y valor de la calle en su uso residencial. Son buenas adquisiciones, y los vecinos saben que, gracias a ellos, su calle es segura e interesante. Son una oficina inmobiliaria, una pequeña editorial, una librería, un restaurante, un fabricante de marcos, un ebanista, una pastelería, una lavandería, dos fruterías y un pequeño teatro experimental.

Pregunté a uno de los líderes de la lucha contra la expansión de la panadería —que es también el principal propietario de los inmuebles residenciales restaurados de la calle— cuál era en su opinión la alternativa que haría más daño al valor de sus propiedades residenciales, si la eliminación gradual de todos los usos *no residenciales* o la expansión de la panadería. La primera alternativa sería más destructiva, respondió; pero añadió: «¡Pero un dilema semejante es absurdo!».

Es absurdo. Una calle como esa es un embrollo y una anomalía según los principios de la teoría convencional de la zonificación de los usos. Es un embrollo incluso como problema de estricta zonificación comercial. Cuando una zonificación comercial urbana se hace más *progresista* (es decir, imitativa de las condiciones suburbanas) empieza a enfatizar las distinciones entre *tiendas locales de primera necesidad, servicios comerciales de distrito*, etc. La muy actual resolución de Nueva York tiene mucho de todo esto también. Pero ¿cómo clasificar una calle como la de la panadería? Combina la primera necesidad local (como la lavandería y la pastelería), las atracciones de nivel de distrito (como el ebanista, el artesano de marcos, etc.) y las atracciones de rango ciudadano (el teatro, las galerías de arte). Su combinación es única, pero el modelo de diversidad inclasificable que representa no es en modo alguno único. Todas las áreas urbanas diversificadas y animadas, llenas de vitalidad y sorpresas, existen en mundos muy distintos a los del *comercio suburbano*.

No todas las calles de una ciudad precisan en modo alguno regular la escala de sus porciones de fachada. Muchas calles, especialmente en las que dominan los edificios grandes o anchos (para usos residenciales o de cualquier otro tipo, o ambos), pueden contener empresas con amplios frentes a la calle y, mezcladas con éstas, industrias y empresas más pequeñas sin que por ello se provoque su desintegración ni se las sobrecargue funcionalmente con un uso único. La 5ª Avenida tiene este tipo de combinaciones de grandes y pequeñas dimensiones. Pero las calles que necesitan la zonificación de las dimensiones de los edificios y usos que se instalan en ellas, la

necesitan con urgencia, no por sí mismas sino porque la presencia de calles con un carácter consistente añade diversidad al escenario urbano general.

En su ensayo sobre la variedad, Raskin sugería que lo peor de la zonificación es que *permite* la monotonía. A mi juicio, esto es correcto. Es posible que, en orden de importancia, el segundo gran peligro es que ignora la *escala de uso* —con lo importante que es esta consideración—, o la confunde con los *tipos* de uso, lo que conduce, por una parte, a la desintegración visual de las calles (y algunas veces a su desintegración funcional) y, por otra, a indiscriminados intentos de aislar y segregar los diferentes tipos de usos sin tomar en consideración sus dimensiones y efectos empíricos. Se suprime innecesariamente la diversidad, no una limitada manifestación de ésta, desafortunada, sí, en algunos lugares.

Por supuesto, las áreas urbanas con una diversidad floreciente generan usos extraños e imprevisibles y escenas peculiares. Pero esto no es un inconveniente de la diversidad. Es lo que tiene que ser. Hacer que suceda es una de las misiones de las ciudades.

Paul J. Tillich, profesor de teología de Harvard, observa:

Por su propia naturaleza, la metrópoli provee algo que, de otro modo, sólo podría observarse mediante los viajes; a saber, lo extraño. Puesto que lo extraño suscita muchas preguntas y mina la tradición familiar, sirve para elevar la razón a su significado último. […] La mejor prueba de esto está en los esfuerzos que hacen todos los regímenes autoritarios por mantener a sus súbditos apartados de lo extraño. […] La gran ciudad se corta en láminas, y cada una se observa y purifica e iguala. El misterio de lo extraño y la racionalidad crítica de los hombres se arrancan ambos de la ciudad.

Ésta es una idea familiar para los que aprecian y disfrutan las ciudades, aunque se suele expresar de modo más ligero. Kate Simon, autora de *New York Places and Pleasures*, viene a decir prácticamente lo mismo cuando sugiere: «Lleve sus niños al (restaurante) Grant […], donde se toparán con gente a la que probablemente nunca más volverán a ver y, quizás, nunca olvidarán».

La propia existencia de las populares guías urbanas, con su énfasis en el descubrimiento, la curiosidad y lo diferentes, son una ilustración del argumento del profesor Tillich. Las ciudades son capaces de proveer algo para cada uno solamente porque, y sólo en el caso de que así sea, han sido creadas para cada uno.

Tercera parte

Fuerzas de decadencia y fuerzas de regeneración

13
La autodestrucción de la diversidad

Mis observaciones y conclusiones vienen a resumirse en esto: en nuestras ciudades americanas necesitamos toda clase de diversidad, mezclada de manera intrincada, apoyándose mutuamente. La necesitamos para que la vida urbana pueda funcionar razonable y constructivamente, y también para que la población de las ciudades pueda mantener y desarrollar su sociedad y su civilización. Los organismos públicos y semipúblicos son responsables de ciertas empresas que ayudan a la diversidad urbana, por ejemplo, parques, museos, escuelas, la mayor parte de los auditorios, hospitales, algunas oficinas y dependencias administrativas y algunas viviendas. No obstante, la mayor parte de la diversidad de una ciudad es creación de un increíble número de gente diferente y de diferentes organizaciones privadas, con una ideas y motivaciones muy diversas, que actúan y proyectan fuera del marco formal de la acción pública. La principal responsabilidad del diseño y ordenación urbana sería desarrollar —hasta donde puedan hacerlo la política y la actividad pública— ciudades que sean lugares gratos para que florezca esta amplia gama de planes, ideas y oportunidades no-oficiales, junto con empresas públicas. Los distritos urbanos serán lugares gratos económica y socialmente para que la diversidad se genere y alcance su máximo potencial si poseen buenas combinaciones de usos primarios, calles frecuentes, una densa mezcla de edificios de diferentes edades y una alta densidad de población.

En este grupo de capítulos sobre la decadencia y la regeneración quiero detenerme en varias y poderosas fuerzas que influyen, para bien o para mal, sobre el crecimiento de la diversidad y la vitalidad en las ciudades, en áreas que ya no están lastradas por la ausencia de una o más de las cuatro condiciones necesarias para generar diversidad.

En su forma maligna esas fuerzas son: la tendencia de la diversidad más sobresaliente a destruirse a sí misma; la tendencia de los elementos únicos y enormes (muchos de los cuales son necesarios y deseables) a proyectar una influencia mortífera; la tendencia de la población inestable a contrarrestar la expansión de la diversidad; y la tendencia del capital público y privado a saturar o a matar de hambre el desarrollo y el cambio.

Desde luego, todas estas fuerzas se relacionan entre sí; como todos los factores que modifican ciudades se interrelacionan. No obstante, es posible y útil considerar cada una de estas fuerzas por separado. Hay que reconocerlas y comprenderlas para combatirlas mejor o —mejor todavía— convertirlas en fuerzas constructivas. Además de influir en el crecimiento de la diversidad, esas fuerzas también afectan a la

facilidad o dificultad con la que se implantan las condiciones básicas que generan diversidad. Si no se tienen en cuenta, hasta el mejor proyecto da un paso atrás cada dos pasos adelante.

La primera de estas poderosas fuerzas es la tendencia de los logros más destacados de las ciudades a la autodestrucción: simplemente como resultado del éxito. En este capítulo reflexionaremos sobre dicha autodestrucción de la diversidad, una fuerza que hace —entre otros efectos— que nuestros centros urbanos se desplacen. Es una fuerza que crea distritos venidos a menos y es responsable de buena parte del estancamiento y decadencia de las partes interiores de las ciudades.

La autodestrucción de la diversidad puede tener lugar en las calles, en pequeños nudos de vitalidad, en un conjunto de calles o en el conjunto del distrito. El último caso es el más grave.

Sea cual sea la forma que adopte la autodestrucción, a grandes rasgos, esto es lo que sucede: una combinación diversificada de usos en un determinado lugar de la ciudad se hace popular y triunfa; como ese lugar triunfa —basado siempre en una diversidad floreciente y magnética— se desata una ardiente competencia por el espacio de ese lugar. Se vuelve un lugar de moda para la economía.

Los ganadores de la competición por el espacio de dicho lugar supondrán solamente un sector muy estrecho de los muchos usos que, juntos, crearon el éxito. El uso o los usos (de cualquier tipo que sean) que se hayan revelado más rentables proliferarán y arrasarán los usos menos rentables. Si mucha gente, atraída por la comodidad e interés, o encantada por su vigor y magnetismo, elije vivir o trabajar en ese lugar, de nuevo los ganadores de la competición serán un sector muy pequeño de la población de usuarios. Como muchos quieren entrar, los que vengan o se queden serán autoseleccionados por el precio.

La competición basada en la rentabilidad de los negocios minoristas es lo que más puede afectar a las calles. La competición basada en el atractivo de un espacio para vivir o para trabajar puede afectar más a grupos de calles o incluso a distritos enteros.

De este proceso, salen triunfante uno o unos pocos usos dominantes. Pero es un triunfo inútil. En el proceso se ha destruido un organismo muy complejo, y logrado, de apoyo económico y social mutuo.

A partir de ahora, el lugar empezará a ser abandonado por quienes lo usaban por distintos motivos de los que triunfaron en la competición, pues dichos motivos ya no existen. Tanto visual como funcionalmente, el lugar se vuelve monótono. Después vendrán todas las desventajas económicas derivadas de un reparto desigual de la gente durante el día. Declinará la idoneidad de la zona incluso para su uso predominante, gradualmente, como ha declinado por la misma razón la idoneidad del centro de Manhattan para los despachos. Con el tiempo, un lugar que tiempo atrás fue próspero y objeto de una competencia ardiente, se apaga y se vuelve marginal.

En nuestras ciudades podemos ver muchas calles que han atravesado este proceso y que permanecen moribundas. Se puede también observar a otras en pleno proceso.

En mi vecindad hay una, la calle 8, la principal calle comercial de Greenwich Village. Hace treinta y cinco años era una calle fantástica. Entonces uno de sus principales propietarios, Charles Abrams (por casualidad un urbanista excepcionalmente lúcido), construyó en la calle un pequeño *night club* y un cine un poco distinto para la época (desde entonces se ha imitado ampliamente la sala estrecha con buena visibilidad, la cafetería y el ambiente íntimo). Estas empresas obtuvieron una rápida popularidad. Atrajeron más gente a la calle por las noches y durante los fines de semana, suplementando a la población diurna, y contribuyendo así a estimular el desarrollo de tiendas especializadas. Éstas atrajeron aún más usuarios, día y noche. Como dije antes, una calle de dos turnos como ésta es un lugar económicamente razonable para los restaurantes. La historia de la calle 8 confirma esto. Se instalaron muchos y variados restaurantes.

Sucedió que de todos los negocios de la calle 8 los restaurantes eran los que más ganaban en relación a su espacio. Naturalmente, la calle 8 empezó a llenarse de restaurantes. Entretanto, en su esquina con la 5ª Avenida, una serie de clubs, galerías y pequeñas oficinas fueron expulsadas por unos apartamentos monolíticos, opacos y caros. El único factor desacostumbrado de esta historia es el propio Abrams, A diferencia de la mayoría de los propietarios —que podrían no haber sopesado las implicaciones de lo que estaba ocurriendo o no ver razones de alarma ante el éxito—, Abrams veía con horror la expulsión de las librerías, galerías, clubs, talleres artesanos y tiendas especializadas. Veía que aparecían nuevas ideas en otras calles, y muy pocas en la calle 8. Veía que parte de este movimiento contribuía a dar vida y diversidad a las otras calles, pero también que la calle 8 empezaba lenta pero firmemente a uniformarse. Se dio cuenta de que si el proceso llegaba a sus últimas y lógicas consecuencias, la calle 8 quedaría arrinconada por la propia ola de popularidad que había suscitado. Para muchas de sus propiedades, en un tramo estratégico de la calle, Abrams ha ido buscando desde entonces inquilinos que añadan algo distinto que los restaurantes. Pero a veces tiene que buscarlos con lupa porque tienen que corresponder con la elevada categoría económica de los restaurantes. Esto reduce las posibilidades, incluso las puramente comerciales. La amenaza potencial más grave de la diversidad de la calle 8 y de su éxito a largo plazo es, en resumen, la fuerza desencadenada por su enorme éxito.

Otra calle próxima, la calle 3, tiene un problema más avanzado, a causa de una especialización diferente. Varias manzanas de esta calle se han hecho inmensamente populares para los turistas, atraídos primero por la vida bohemia local de sus cafés y bares, y de, al principio, unos pocos *nights clubs*, mezclados con las interesantes tiendas del barrio y la vida residencial de un antiguo y estable distrito de italianos y artistas. En sus proporciones de hace quince años, los visitantes nocturnos eran una parte constructiva de la mezcla del área. La animación general que aportaban era parte del atractivo del uso residencial, así como un reclamo para más visitantes. Hoy los establecimientos nocturnos están sofocando la calle y sofocando la vida de esa

zona. En un distrito excelente para el trato y protección de los desconocidos, se han concentrado demasiados desconocidos, todos en un estado de ánimo irresponsable, para ser manejados de forma natural por cualquier sociedad urbana concebible. La duplicación del uso más rentable está minando la base de su propio atractivo, como siempre hace la desproporcionada duplicación y exageración de un único uso.

Estamos acostumbrados a pensar en las calles o en los barrios divididos en usos funcionales: ocio, oficinas, residencias, comercio, etc. Y lo están, pero hasta un cierto punto, si quieren conservar su éxito. Por ejemplo, calles que se vuelven tan rentables para una diversidad secundaria determinada por ejemplo, en las que las tiendas de ropa se vuelven su uso casi exclusivo, declinan a medida que son ignoradas por gente con otros propósitos secundarios en su cabeza. Si la calle tiene manzanas largas, que la degenera aún más en tanto núcleo de utilización diversificada, se agudiza la discriminación de sus usuarios y su correspondiente resultado: el estancamiento. Y si dicha calle pertenece a un distrito dedicado en general a un solo uso —el trabajo, por ejemplo—, quedarán pocas esperanzas de un cambio espontáneo para mejor.

La autodestrucción de la diversidad puede observarse tanto en los pequeños nudos de actividad que hayan conseguido un éxito brillante como en tramos concretos de una calle. El proceso es el mismo. Por ejemplo, pensemos en el cruce de las calles Chestnut y Broad, en Filadelfia, un lugar que hace unos pocos años era el punto culminante de las variadas tiendas y otras actividades de la calle Chestnut. Las esquinas de este cruce eran lo que las inmobiliarias suelen llamar *un sitio 100*%. Era un lugar envidiable para estar. Uno de los ocupantes de esas esquinas era un banco. Otros tres bancos ocuparon las tres esquinas restantes, aparentemente para estar también en un sitio 100%. Desde ese momento, ya no era un sitio 100%. En la actualidad, el cruce es una barrera muerta en plena calle Chestnut. La actividad y diversidad ha volado un poco más lejos.

Esos bancos cometieron el mismo error que una familia que conozco, que compró un terreno en el campo para construirse una casa. Durante muchos años no tuvieron dinero para edificar, y se limitaban a visitarlo regularmente y merendar en un montecito, el elemento más atractivo del lugar. Les gustaba tanto visualizarse siempre allí que, cuando por fin construyeron su casa, la pusieron en su cima. El montecillo desapareció. No se dieron cuenta de que, al suplantarlo, lo destruían y lo perdían.

Algunas veces, las calles (especialmente si sus manzanas son cortas) pueden resistir una gran proliferación de usos de éxito, o bien regenerarse por sí mismas espontáneamente tras decaer y estancarse por un tiempo. Estas huidas son posibles si el distrito circundante mantiene una fuerte y vigorosa mezcla de diversidad (especialmente, una fuerte y subyacente base de diversidad primaria).

No obstante, cuando todo un barrio o un distrito entero se embarca en una excesiva proliferación de sus usos más rentables o prestigiosos, el problema es muchísimo más grave.

Pruebas flagrantes de esta desastrosa discriminación podemos verlas en muchos

centros urbanos. Los sucesivos centros históricos del centro urbano de Boston, como lechos arqueológicos, se fosilizan estrato tras estrato de uso discriminado, cada estrato carente de mezcla primaria, cada estrato estancado. La Comisión de Urbanismo de Boston, al analizar los usos de los centros urbanos, los señaló en sus mapas con diferentes colores: un color para las oficinas y despachos, otro para las dependencias gubernamentales, otro para el comercio, otro para el ocio, etc. Todas las áreas estancadas aparecen en el mapa como series de manchas de un solo color. Por otra parte, en un extremo del centro, donde la Back Bay hace esquina con los Public Gardens, hay un trozo de mapa con una leyenda diferente, unas franjas rojas y amarillas. Ese trozo era demasiado complejo de etiquetar según los usos específicos, así que se le dio una leyenda propia, que significaba «mezclado». Es la única parte del centro urbano de Boston que hoy cambia, crece y actúa espontáneamente, como una ciudad viva.

Estas sucesiones de barrios céntricos segregados, como los de Boston, se conciben vagamente como el poso que dejó un centro urbano desplazado, el propio resultado del desplazamiento del centro. Pero no lo son. Estos engendros de excesiva duplicación son la *causa* del movimiento de los centros. La diversidad es expulsada por la duplicación del éxito. A no ser que tengan mucho capital inicial o un éxito instantáneo (cosa más bien rara), las nuevas ideas vuelan a lugares segundones; esos lugares segundones se vuelven los mejores, florecen un tiempo y después los destruye también la duplicación de sus particulares grandes éxitos.

Ya en 1880 una cancioncilla registraba la especialización del centro urbano de Nueva York:

> *From Eight Street down, the men are earning it.*
> *From Eight Street up, the women are spending it.*
> *That is the manner of this great town,*
> *From Eight Street up and Eight Street down*[1].

Willa Cather, en *My Mortal Enemy*, describe Madison Square cuando le tocó convertirse en un intenso centro de diversidad: «Madison Square estaba entonces a punto de despedirse; tenía una doble personalidad, medio comercial, medio social, con tiendas en la parte sur y residencias en la norte».

Cather señaló la característica de mezcla y *doble personalidad* que distingue siempre a un centro logrado cuando se aproxima a su cima y se detiene allí. Pero es que la combinación de usos difícilmente representa una despedida. Es más bien un encuentro y un caminar mezclados.

Madison Square, ahora un tétrico distrito venido a menos lleno de imponentes edificios de oficinas y con un comercio muy marginal en comparación con el que tuvo en otros tiempos, tuvo su cima cuando poseía el viejo Madison Square Garden (reemplazado hoy por un edificio de oficinas). Nunca ha vuelto a tener Nueva York un lugar de reunión tan urbano, magnético y espléndido, porque nunca más ha tenido

Nueva York un gran salón de reuniones en el caro y magnético centro de una buena mezcla.

La especialización y el lento declive de Madison Square no fueron, desde luego, acontecimientos aislados. Todo fue parte de un movimiento mucho más amplio provocado por la acumulación de una serie de presiones económicas ejercidas sobre sus más logradas combinaciones de usos. En mayor escala que Madison Square, estas presiones de competición económica por el espacio expulsaron la diversidad de toda la parte media del centro urbano y la desplazaron al extremo superior del mismo; el resultado fue un movimiento de todo el centro urbano en su conjunto, dejando atrás sus distritos arrasados.

Un centro que se desplaza suele dejar, junto con los pegotes de excesiva duplicación, bolsas de nada en general, lugares que las nuevas combinaciones de diversidad más intensivas han puenteado o se han saltado. Estas bolsas o franjas no serán nada en el futuro, pues los pegotes que las rodean no dejan apenas pasar gente suficientemente repartida a lo largo del día. Hay espacio, por supuesto, pero nada que catalice sus usos.

Según parece, también en Londres tiene lugar la autodestrucción de la diversidad de un distrito por la excesiva duplicación gracias a las mismas fuerzas que desplazan los centros urbanos americanos. Un artículo sobre problemas de urbanismo del centro de Londres, aparecido en el *Journal of the Town Planning Institute* (enero de 1959), decía lo siguiente:

Hace ya muchos años que la variedad ha desaparecido de la City (el distrito bancario y financiero). Su abundante población diurna contrasta con la nocturna, unas cinco mil personas. Lo sucedido en la City ocurre ahora en el West End. El reclamo de oficinas del West End son las distracciones de los hoteles, clubes y restaurantes para los clientes y, para sus empleados, las tiendas y los parques. Si este proceso continúa todas estas ventajas quedarán absorbidas y el West End se convertirá en un aburrido mar de bloques de oficinas.

En nuestras ciudades americanas tenemos desgraciadamente pocos distritos residenciales realmente logrados. La mayoría de nuestros distritos residenciales urbanos nunca tuvieron las cuatro condiciones básicas para en primer lugar generar una diversidad exuberante. Por eso son más corrientes los ejemplos de la autodestrucción que suele seguir a un brillante éxito en los centros urbanos. Pero los relativamente pocos distritos residenciales que logran crear magnetismo y generar diversidad y vitalidad están sometidos en última instancia a las mismas fuerzas de autodestrucción que los centros urbanos. En este caso, son tantas las personas que desean vivir en la demarcación que ésta resulta muy interesante y rentable la construcción de alojamientos en cantidad excesiva y devastadora para aquellos que pueden pagar más. Suelen ser gente sin niños y, hoy, no son sólo personas que pueden pagar lo que se les pida en general, sino personas que pagarían más por un espacio más reducido. Entonces, a expensas de todo el tejido y del resto de la población, se

multiplican los alojamientos para esta estrecha y rentable porción de población. Las familias son expulsadas, la variedad de escenarios y las empresas que ya no pueden hacer frente a los costes de las nuevas construcciones son expulsadas. Este proceso está sucediendo ahora, y con gran rapidez, en buena parte de Greenwich Village, Yorkville y en el ensanche medio del East Side de Manhattan.

Los usos excesivamente duplicados son diferentes de los que se duplican —también con exceso— en los centros urbanos, pero el proceso es el mismo, y la razón de que esto ocurra es la misma, y son iguales los efectos últimos. El admirado y magnético montecillo es destruido así por sus nuevos ocupantes en el acto de la ocupación.

El proceso que acabo de describir sólo sucede a la vez en áreas pequeñas, porque es una secuela únicamente de un éxito brillante. No obstante, el poder destructor de este proceso es mucho mayor y más grave de lo que pueda sugerir su alcance geográfico. El simple hecho de que este proceso ocurra en demarcaciones de éxito destacado dificulta el que nuestras ciudades construyan a partir de dicho éxito. Lo más frecuente es que comience entonces el declive.

De hecho, la propia manera por la que un éxito brillante declina hace el proceso doblemente destructivo para las ciudades. Al mismo tiempo que las nuevas construcciones y las mezquinas multiplicaciones de usos destruyen el apoyo mutuo de un lugar, privan a otros lugares de su presencia, otros lugares donde añadirían a la diversidad y fortalecerían el apoyo mutuo, en lugar de restar sus cualidades.

Por alguna razón los elementos más voraces y destructivos en este sentido son los bancos, las compañías de seguros y las oficinas de gran prestigio. Observen dónde se concentran los bancos o las compañías de seguros y lo más probable es que comprueben que allí ha sido suplantado un centro de diversidad. Contemplarán un lugar ya venido a menos o en proceso. Sospecho que esta curiosa circunstancia se debe a dos hechos. En primer lugar, estas organizaciones son conservadoras. Aplicado a la elección de una localización, el conservadurismo significa invertir allí donde el éxito sea un hecho firmemente establecido. Darse cuenta de que la inversión puede destruir el éxito requiere mirar demasiado lejos para aquellos que valoran más que nada lo ya conseguido, a los que probablemente les engañen los lugares con potencial para el éxito, o estén inseguros, porque no entienden por qué unos lugares de la ciudad tienen éxito y otros no. En segundo lugar, estas organizaciones tienen dinero, así que son capaces de imponerse a la mayoría de sus rivales en el espacio que quieren. El deseo y la habilidad para sentarse en el montecillo se combinan eficazmente en los bancos, las compañías de seguros y las oficinas de prestigio, a los que los bancos y aseguradoras prestan dinero sin problemas. En cierto grado, es importante la comodidad de estar unos muy cerca de otros, como sucede con muchas otras actividades urbanas. Pero esto apenas justifica la exactitud y el grado en que estas poderosas organizaciones suplantan a las buenas combinaciones de diversidad.

Una vez que una demarcación ha caído en el estancamiento por la excesiva duplicación de sus usos de trabajo (a expensas del resto del tejido), los más prósperos de entre ellos dejan prestamente el nido de comodidad que ya no es tan atractivo.

Sin embargo, sería un error escoger un puñado de usos urbanos y echarles la culpa de todo. Muchos otros usos ejercen también las mismas presiones económicas y terminan con el mismo triunfo vacío.

A mi juicio, es más fructífero abordarlo como una disfunción de las ciudades como tales.

Primero, hay que entender que la autodestrucción de la diversidad la produce el éxito, no el fracaso.

Segundo, hemos de comprender que este proceso es una continuación de los mismos procesos económicos que condujeron al éxito y que fueron indispensables para él. La diversidad crece en un área urbana en función de sus oportunidades económicas y atractivo económico. Durante el proceso de crecimiento de la diversidad, se expulsa a los usuarios rivales. Toda la diversidad urbana crece, al menos en parte, a expensas de algún tejido. Durante este período de crecimiento incluso algún uso único será desplazado por su baja rentabilidad en relación con el espacio que ocupa. Eso lo consideramos saludable si los usos únicos son vertederos, venta de coches usados o edificios abandonados. Y es saludable. Durante el período de crecimiento, gran parte de la nueva diversidad se implanta, no simplemente a expensas de esos usos de bajo valor, sino también a expensas de duplicados de uso ya existentes. Como resultado de esta competición económica por el espacio se produce un incremento neto de la diversidad.

En cierto punto, el crecimiento de la diversidad llega tan lejos que la suma de nueva diversidad es fundamentalmente una competencia para la diversidad ya existente. En ese momento se resta muy poca similitud, o quizás ninguna. Esto ocurre cuando un centro de actividad y diversidad alcanza una cota máxima. Si la suma es de algo realmente diferente (como el primer banco en una de las esquinas del conocido cruce de Filadelfia), todavía no hay pérdida neta de diversidad.

Hay un proceso, pues, que opera durante un tiempo de manera saludable, pero que no consigue modificarse a sí mismo en el momento crítico y, por consiguiente, empieza a ser disfuncional. Nos viene a la mente la analogía de la retroalimentación defectuosa.

La noción de retroalimentación electrónica se ha hecho familiar con el desarrollo de los ordenadores y de la maquinaria automática, donde uno de los productos finales de un acto o serie de actos realizados por la máquina es una señal que modifica y guía el acto siguiente. Se cree ahora que un proceso similar de retroalimentación, regulado química más que electrónicamente, modifica en parte el comportamiento de las células. Un reportaje del *New York Times* lo explica de la siguiente manera:

La presencia de un producto final en el ambiente de una célula provocó una reducción del ritmo (o el paro total) de la maquinaria que elabora el producto final. El

Dr. Van A. Potter, de la Facultad de Medicina de la Universidad de Wisconsin, caracterizaba de *inteligente* esta forma de comportamiento celular. Por el contrario, una célula que ha cambiado o mutado se comporta como una *idiota* porque continúa, sin regulación por retroalimentación, produciendo incluso materiales que ya no requiere.

Creo que la última frase es una descripción justa del comportamiento de esos lugares de la ciudad en los que el éxito de la diversidad se destruye a sí mismo.

Supongamos a las áreas urbanas prósperas, con todo su extraordinario e intrincado orden social y económico, deficientes en este aspecto. Al crear el éxito urbano, nosotros, los seres humanos, hemos creado maravillas, pero nos olvidamos de la retroalimentación. ¿Qué podemos hacer en nuestras ciudades para apañar esta omisión?

* * *

Dudo que seamos capaces de dotar a nuestras ciudades de algo equivalente a un verdadero sistema de retroalimentación que funcione automáticamente y a la perfección. Pero, a mi juicio, podemos conseguir bastante con sustitutos imperfectos.

Hay que coartar el exceso de duplicación en un lugar y reconducirlos a otros en los que no serán duplicados sino saludables añadí dos. Estos otros lugares pueden estar a alguna distancia o muy cerca de los primeros. En cualquier caso, no se escogerán arbitrariamente. *Deben* ser lugares donde el uso en cuestión tenga una ocasión excelente para un triunfo sostenido, con mejores oportunidades, de hecho, que en una localidad abocada a su autodestrucción.

Creo que esta reconducción puede estimularse por una combinación de tres medios, a saber: zonificar para la diversidad; contención de la edificación pública, y desvío competitivo. Me referiré a cada uno de ellos brevemente.

Zonificar para la diversidad ha de entenderse de manera distinta del habitual zonificar para la conformidad pero, como toda zonificación, es represiva. En algunos distritos urbanos ya es familiar una forma de zonificación de la diversidad: el control de la demolición de edificios históricamente valiosos. Ya de por sí diferentes de los edificios contiguos, éstos son zonificados para que sigan siendo diferentes. Los grupos cívicos de Greenwich Village propusieron para su demarcación una forma ligeramente más avanzada de este concepto, que adoptó la ciudad en 1959. En algunas calles se limitó drásticamente la altura máxima de los edificios. La mayoría de las calles afectadas contenían ya numerosos inmuebles que superaban las nuevas limitaciones de altura. No hay en esto falta de lógica, pues, precisamente por eso se pidió la limitación, para que los edificios bajos que quedaban no pudieran ser reemplazados por la excesiva duplicación de los inmuebles más altos y valiosos. Una vez más se procuraba eliminar la similitud —o lo que es lo mismo, introducir diferencias—, aunque de una manera muy limitada y en muy pocas calles.

El fin de la zonificación para la diversidad deliberada no debería ser congelar las condiciones y usos en el punto en que estén. Más bien, lo importante es garantizar que los cambios o substituciones, cuando tengan lugar, no sean abrumadoramente de una sola clase. Esto supone, a menudo, restricciones al rápido reemplazo de demasiados edificios. Creo que el esquema específico de zonificación de la diversidad, o la combinación específica de esquemas, que requiere una demarcación urbana muy próspera probablemente difiera según la demarcación y la forma particular de autodestrucción que la amenace. Sin embargo, en principio, la zonificación orientada directamente a la edad y tamaño de los inmuebles es un recurso lógico por cuanto la variedad de tipos de alojamiento se refleja normalmente en una variedad de usos y de población. Un parque rodeado por una duplicación intensiva de altos inmuebles, de oficinas o de apartamentos, podría muy bien zonificarse para edificios más bajos, en particular por su parte sur, cumpliendo así, a un tiempo, dos fines útiles de un plumazo: proteger la ración diaria del sol de invierno y proteger indirectamente, al menos en cierto grado, su diversidad de usos contiguos.

Toda esta zonificación para la diversidad —como la intención deliberada es prevenir una excesiva duplicación de los usos más rentable— necesita ir acompañada de un ajuste fiscal. Para impedir que en unos terrenos prolifere su uso más inmediatamente rentable, es necesario que este hecho se refleje en sus impuestos. No es realista poner un techo al desarrollo de una propiedad (ya sea mediante el control de alturas, tamaño, valor histórico o estético, o cualquier otro), y al mismo tiempo permitir que sus tipos impositivos reflejen los valores de propiedades próximas construidas con más provecho. De hecho, revalorizar una propiedad urbana en virtud de la creciente rentabilidad de las propiedades contiguas, es un medio poderoso, hoy, para forzar un exceso de duplicados. Esta presión se ejercería incluso frente a los controles abiertamente diseñados para impedir los duplicados. La manera de elevar la base impositiva de una ciudad no es en absoluto explotar al límite el potencial fiscal a corto plazo de cada solar. Esto mina el potencial fiscal a largo plazo de vecindades enteras. La manera de elevar una base impositiva urbana es expandir cuantitativamente la superficie de las áreas prósperas de una ciudad. Una base impositiva muy fuerte en una ciudad es un subproducto de un fuerte magnetismo urbano y uno de sus ingredientes necesarios —toda vez que el objetivo es mantener el éxito— es una cierta cantidad de densa, deliberada y calculada variación en los rendimientos fiscales, para implantar la diversidad e impedir su autodestrucción.

La segunda herramienta potencial para limitar la duplicación sin freno de ciertos usos es lo que yo llamo contención de la edificación pública. Con esto quiero decir que los organismos públicos y semipúblicos deberían adoptar, para sus propiedades, una política semejante a la adoptada por Charles Abrams en sus propiedades de la calle 8. Abrams combate la excesiva duplicación de restaurantes en su propiedad mediante la búsqueda de otro tipo de usos. Los organismos públicos y semipúblicos

deberían establecer sus dependencias y servicios en puntos donde añadieran efectivamente, y en primer lugar, diversidad (y no duplicaran a sus vecinos). Luego, ya en su papel de usos, deberían contenerse, al margen del valor que adquiera la propiedad en cuestión en razón del éxito de los contiguos (que habrán ayudado a crear si aquéllos están bien localizados), y sin que importe la amplitud de las ofertas de quienes quisieran suplantarlos para duplicar usos que prosperan en las inmediaciones. Esta es una política barata pero rentable para aquellos municipios y organismos responsables de los éxitos o fracasos urbanos (análoga a la barata y rentable política fiscal para reforzar los instrumentos de zonificación de la diversidad). La Biblioteca Pública de Nueva York, situada en unos terrenos inmensamente valiosos, contribuye a elevar el valor de los terrenos de la demarcación más que cualquier posible y rentable duplicado de usos próximos, precisamente por ser diferente, tanto visual como funcionalmente. Cuando, gracias a las presiones de los ciudadanos, el Gobierno de la ciudad de Nueva York se decidió a prestar fondos a un organismo casi público para que éste pudiera comprar el Carnegie Hall a su propietario —que iba a venderlo para que duplicaran allí unos usos cercanos—, con servando así el Carnegie Hall como sala de conciertos y auditorio, ancló así las combinaciones de usos primarios en la vecindad. En resumen, los organismos públicos o de vocación pública pueden hacer mucho en favor de la diversidad conteniéndose en medio de usos *diferentes* y contiguos, mientras el dinero gira a su alrededor y les suplica que giren con él.

Estos dos métodos, zonificación para la diversidad y contención de los usos públicos, son acciones defensivas contra la autodestrucción de la diversidad. Son cortavientos, valga la expresión, que pueden resistir remolinos de presión económicas pero que difícilmente aguantarán una galerna constante. Cualquier forma de zonificación, cualquier política de edificación pública y cualquier política fiscal, por muy lúcidas que sean, cederán ante una presión económica lo suficientemente poderosa. Ha ocurrido así y probablemente seguirá ocurriendo.

Junto con las herramientas defensivas hay por tanto que añadir otra: el desvío competitivo.

Hay una creencia generalizada de que los americanos odian las ciudades. Lo más probable es que los americanos odien las duda des fracasadas, pero, a las pruebas me remito, no odiamos las áreas urbanas populares y animadas. Por el contrario, tanta gente quiere utilizar estos lugares, y tanta quiere trabajar y vivir en ellos o visitarlos, que la consecuencia de todo ello es la autodestrucción municipal. Matar con dinero una buena combinación de diversidad es quizá el equivalente más cercano a matar de amabilidad.

En una palabra, la demanda de áreas urbanas animadas y diversificadas supera en mucho a la oferta.

Si queremos que las demarcaciones urbanas prósperas resistan a las fuerzas de autodestrucción —y que el valor de los daños de la defensa frente a la

autodestrucción sea un valor eficaz— habremos de incrementar la oferta de áreas urbanas diversificadas, animadas y económicamente viables. Y con esto, volvemos de nuevo a la necesidad básica de proveer *más* calles urbanas y distritos con las cuatro condiciones económicamente necesarias para la diversidad urbana.

Evidentemente, siempre habrá algunos distritos, en algún momento concreto, que presenten una diversidad más exuberante, que sean más populares y tentadores para la destrucción mediante duplicados de beneficio rápido y momentáneo. Pero si otras áreas no le van a la zaga en oportunidades e interés y detrás vienen aún más, éstas pueden desviar la competitividad hacia sí. Su tirón puede reforzarse por los obstáculos a los duplicados introducidos en los distritos más populares, que son una ayuda necesaria para el desvío competitivo. Pero el tirón competitivo tiene que estar ahí, aunque sólo sea un tironcillo.

Cuando las demarcaciones en competición, a su vez, tengan tanto éxito como para necesitar los sustitutos urbanos de la retroalimentación, deberían pedir y obtener protección frente a la excesiva duplicación.

No es difícil descubrir el momento en que una demarcación urbana empieza a funcionar como una célula *idiota*. Cualquiera que conozca de cerca un distrito urbano de éxito sabe cuándo va a tener lugar este giro cualitativo. Quienes usan los servicios que están a punto de desaparecer, o quienes los contemplan con placer, saben perfectamente cuándo degenera la diversidad y el interés de esa localidad. Saben perfectamente cuándo son expulsados estratos de población, cuándo se reduce la diversidad de población, sobre todo si ellos mismos son despedidos. Conocen muchos de estos resultados antes de que se hagan realidad, proyectando los cambios propuestos o inminentes sobre cambios en la vida y el escenario cotidianos. Los vecinos de un distrito charlan a este respecto, registran el hecho y los efectos de la autodestrucción de la diversidad mucho antes de que las parsimoniosas estadísticas y mapas cuenten, demasiado tarde, la desgracia acaecida.

En el fondo, este problema de la autodestrucción de los éxitos urbanos más brillantes es el problema de equilibrar de modo más sano la oferta y la demanda de calles y distritos urbanos vitales y diversificados.

14
La maldición de los vacíos fronterizos

Los usos únicos masivos en las ciudades tienen una cualidad en común, forman fronteras y, en las ciudades, las fronteras normalmente hacen vecinos destructivos.

Una frontera —el perímetro de un único, masivo o muy prolongado uso de un territorio— conforma el borde de una área de ciudad *corriente*. A menudo se supone que las fronteras son objetos pasivos, o simples hechos, como los bordes. Sin embargo, una frontera ejerce una influencia activa.

Las vías férreas son el ejemplo clásico de fronteras de este tipo, hasta el punto que antaño eran sinónimo de frontera social —*al otro lado de la vía*—, una connotación, dicho sea de paso, asociada con las ciudades pequeñas, no con las grandes ciudades. Aquí no nos importan las connotaciones sociales de áreas delimitadas por fronteras, sino los efectos físicos y funcionales de las fronteras sobre su entorno urbano inmediato.

En el caso de las vías férreas, el distrito situado de un lado puede funcionar mejor o peor que el situado al otro. Pero, físicamente, los espacios que peor funcionan son habitualmente las zonas junto a la vía, a ambos lados. Toda animación y diversidad que se desarrolle a ambos lados, y toda rehabilitación de lo viejo tendrá lugar en las zonas del interior, lejos de la vía. Las zonas de bajo valor, decaídas, que encontraremos a ambos lados de las vías en nuestras ciudades afectan a todo lo que contienen salvo las dependencias del ferrocarril y sus servicios. Esto es curioso, porque a menudo vemos, observando los ingredientes de la decadencia, que en algún tiempo hubo gente que creyó oportuno levantar edificios nuevos, incluso ambiciosos, en estas zonas.

La tendencia a la carcoma de las zonas a lo largo de las vías férreas se explica normalmente como resultado del ruido, del hollín de las máquinas de vapor y lo indeseable en general del ambiente de estos espacios. Sin embargo, yo creo que estas desventajas son sólo una parte, y menor, del problema. De no ser así ¿por qué no impidieron en un principio el desarrollo de la animación y de la diversidad?

Además, también podemos ver que este mismo tipo de carcoma ataca frecuentemente a lo largo de los muelles. Por lo general, la carcoma que se extiende por los muelles es mucho peor y mayor que la de las vías. Pero los muelles no son de por sí ambientes ruidosos, sucios o desagradables.

También es curioso observar con cuánta frecuencia las vecindades que rodean los campus universitarios de las grandes ciudades, los grandes centros cívicos del tipo Ciudad Bella, los terrenos de los grandes hospitales o incluso los grandes parques muestran propensión a la carcoma, y con cuánta frecuencia, aunque no les acecha la decadencia física, tienden al estancamiento, condición que precede a la decadencia.

Si las teorías urbanísticas convencionales fuesen verdaderas, y si la tranquilidad y la limpieza urbanas tuvieran efectos tan positivos como se les supone, estas zonas tan

decepcionantes serían auténticos éxitos económicos y sociales.

Por muy diferentes que sean entre sí vías férreas, muelles, campus, grandes autopistas, aparcamientos y parques, también tienen mucho en común, al menos en lo que se refiere a su tendencia a existir en medio de vecindades moribundas y decadentes. Y si miramos las partes de las ciudades más atractivas —las que de verdad atraen a la gente— descubrimos que estas afortunadas demarcaciones raramente están situadas en zonas inmediatamente contiguas a usos únicos e imponentes.

El problema de raíz de las fronteras en tanto vecinas de las ciudades es que pueden formar callejones sin salida para la mayoría de los usuarios de las calles de una ciudad. Representan, para mucha gente casi todo el tiempo, auténticas barreras.

Por consiguiente, la calle contigua a una frontera es la terminal de los usos generales. Si esta calle, que es final de trayecto para las personas de este área de la ciudad *corriente,* es además poco o nada usada por las personas que viven dentro del territorio fronterizo formado por el único uso, está abocada a ser un lugar sin vida, con escasos usuarios. Esta agonía puede tener ulteriores repercusiones.

Si pocas personas usan la calle fronteriza, las calles transversales (y en algunos casos la paralela) será también menos usada. No obtendrán una circulación de gente que las atraviese en dirección a la frontera, porque pocos van Más Allá. Si estas calles contiguas se vacían y sufren un rechazo, las siguientes serán menos usadas. Y así sucede, hasta que las fuerzas del uso intensivo de un área de gran atractivo contra-actúan.

Las fronteras de este tipo pueden pues formar vacíos de uso alrededor de ellas. O, con otras palabras, al simplificar demasiado el uso de la ciudad en un lugar y a gran escala, tienden a simplificar a su vez el uso que da la gente a los terrenos contiguos, y esta simplificación de uso —que significa menos usuarios, con menos intenciones y destinos a su alcance— se autoalimenta. Cuanto más estéril y simplificado se hace un territorio para la iniciativa económica, aún menos usuarios y aún más estéril el territorio. Se pone en marcha un proceso de demolición y agotamiento.

Esto es grave, porque la única manera de mantener la seguridad en las calles es lograr la presencia literal y continua de un número indefinido y diversificado de gente con motivos distintos. Es el único instrumento que estimula a formar distritos en lugar de vecindades fragmentadas, aisladas y cenagosas.

Un apoyo indirecto o abstracto entre diferentes usos urbanos (aunque en otro sentido pueda ser beneficioso) no contribuye a este fin.

En ocasiones, la evidencia de este proceso de descomposición es tan gráfica como un diagrama. Es el caso de algunas partes del Lower East Side de Nueva York; y particularmente sorprendente por la noche. En las fronteras de los vacíos y oscuros terrenos de sus conjuntos de viviendas de renta baja, las calles están también oscuras y vacías de gente. Salvo unas pocas, mantenidas por los vecinos de los conjuntos, las tiendas han cerrado y muchos locales están vacíos. Calle tras calle, conforme se va

uno alejando de las fronteras del conjunto residencial, se encuentra un poco más de vida, progresivamente un poco más de animación, pero hay que recorrer muchas calles antes de que este gradual incremento de la actividad económica y del movimiento humano sea intenso. Y cada año el vacío avanza un poco más. Las vecindades o las calles atrapadas entre dos fronteras pueden quedar estranguladas.

Algunas veces un periódico describe algún incidente llamativo del proceso de descomposición, por ejemplo el relato aparecido en el *New York Post* en febrero de 1960:

El asesinato en la carnicería de Cohen, en la calle 174 el lunes por la noche no fue un incidente aislado, sino la culminación de una serie de robos y asaltos acaecidos en esta calle […]. Según un tendero, desde que comenzaron los trabajos al otro lado de la calle de la Cross-Bronx Espressway. Desde hace unos dos años hay una plaga de incidentes […]. Las tiendas que antes permanecían abiertas hasta las nueve o las diez de la noche cierran ahora a las siete. Pocos parroquianos se aventuran por la noche, así que los tenderos creen que el escaso negocio que pierden no justifica el riesgo de cerrar demasiado tarde. […] El asesinato causó una gran impresión al propietario del comercio cercano, que abre hasta las diez. «Estamos mortalmente asustado», —comentaba—. «La nuestra es la única tienda que abre tan tarde».

En ocasiones podemos inferir la formación de estos vacíos cuando un periódico anuncia gangas asombrosas —una casa de ladrillo rojo con diez habitaciones, restaurada recientemente, con cañerías nuevas, se vende por doce mil dólares— y la dirección señala su localización: entre las fronteras de un enorme conjunto residencial y una autopista.

En otras ocasiones, el efecto principal es la gradual y progresiva expansión, de calle en calle, de la inseguridad de sus aceras. Morningside Heights, en Nueva York, tiene una larga y estrecha franja que limita en una de sus partes con un campus y en la otra con un largo parque situado frente al río. Esta franja queda interrumpida además por barreras a intervalos de unas instituciones. Por cualquier sitio donde uno vaya se topa con alguna frontera. Durante muchos años, décadas incluso, la más rechazada de todas estas fronteras, por la noche, ha sido la del parque. Pero, gradual y casi imperceptiblemente, la aceptación implícita de que la inseguridad es un hecho ha ido afectando cada día más a este lugar; en la actualidad sólo un lado de una calle es transitado por la noche por algo más que pasos solitarios. Esta calle-de-un-solo-lado, un tramo de Broadway, está al otro lado del perímetro mortal del gran campus; pero también este tramo acaba muriendo, vaciado por otra frontera.

Pero en la mayoría de los casos, no hay nada dramático en los vacíos fronterizos. Ocurre únicamente que la vitalidad está ausente y que esta condición se asume. En *Crónica de los Wapshot*, una novela de John Cheever, hay una excelente descripción de este carácter: «Por la parte norte del parque se entra en un barrio que parece carcomido —no acosado, sólo impopular, como si tuviera acné o halitosis y un cutis horrible— descolorido y deshilachado, con rotos aquí y allá».

Las razones concretas de la escasez de uso en una frontera varían.

Algunas fronteras ahogan los usos porque sólo pueden atravesarse con un solo motivo. Ejemplos de esto son los conjuntos de viviendas. Los vecinos de estos bloques pasan y repasan la frontera (normalmente en cantidades poco apreciables, por un lado solo del conjunto, o a lo sumo por dos). Los que viven cerca se mantienen en su lado de la frontera, y la consideran un uso muerto.

Algunas fronteras detienen el paso transversal. Las vías férreas al descubierto, las autopistas o los canales son ejemplos corrientes.

Otras fronteras pueden cruzarse, pero de manera limitada y en horas diurnas; o en algunas épocas del año su tráfico desciende radicalmente. Los grandes parques son ejemplo habituales.

Otras fronteras más tienen escaso uso urbano porque los imponentes elementos únicos que las forman tienen poca intensidad de uso de la tierra en relación a sus inmensos perímetros. Ejemplos corrientes de este tipo son los centros cívicos con grandes extensiones de terreno. La Comisión de Urbanismo de la ciudad de Nueva York intenta, mientras escribo estas líneas, crear un parque industrial en Brooklyn, y ha adelantado que consistirá en una superficie de cuarenta hectáreas donde se instalarán diversas empresas que en conjunto darán trabajo a unos tres mil empleados. Setenta y cinco trabajadores por hectárea es una intensidad de uso tan baja para un terreno urbano y, cuarenta hectáreas son un perímetro tan grande, que seguro que esta iniciativa creará un uso escaso a lo largo de sus fronteras.

Sea cual fuera la causa, el efecto es siempre el uso escaso (pocos usuarios, en una palabra) a lo largo de un perímetro amplio o expandido.

El fenómeno de los vacíos fronterizos desconcierta a los urbanistas, sobre todo a los que valoran sinceramente la animación y variedad urbanas y no les gusta ni el decaimiento, ni el descontrol indescriptible. Las fronteras —razonan en algunas ocasiones— son un medio viable de aumentar la intensidad y de dar a una ciudad un rasgo singular y distinto, como las murallas de las ciudades medievales. Es una idea plausible, pues algunas fronteras sirven sin duda para concentrar y, por tanto, intensificar las áreas urbanas. Las barreras acuáticas de San Francisco y Manhattan han tenido estos efectos.

Y aun así, incluso cuando una frontera importante ha concentrado la intensidad urbana, como en esos casos, la zona situada a lo largo de la frontera pocas veces refleja esa intensidad o se lleva una parte justa.

Ayuda a comprender este *perverso* comportamiento el dividir mentalmente el terreno de una ciudad en dos tipos. El primer tipo, al que llamaremos terreno general, se usa para la circulación en general de gente a pie. Es terreno sobre el que la gente se desplaza libremente, por decisión propia, yendo de aquí para allá. Incluye las calles, muchos parques pequeños y, algunas veces, vestíbulos de inmuebles utilizados libremente, como si fueran calles.

El segundo tipo de terreno, que llamaremos terreno especial, no se suele usar

como vía de tránsito por los peatones. Puede estar edificado o no, ser de propiedad pública o no, ser físicamente accesible a la gente o no. Esto no hace al caso. Lo importante es que la gente camina a su alrededor pero no a través.

Consideremos ahora este terreno especial, por el momento, como algo en mitad del camino por lo que al público a pie se refiere. Es un obstáculo geográfico, bien porque les está cerrado, bien porque no les concierne en absoluto.

Considerado de esta manera, todo el terreno especial de una ciudad es una interferencia en el uso del terreno general.

Pero visto de otra manera este terreno especial contribuye en mucho a intensificar el uso del terreno general. Contribuye con gente. El terreno especial provee al general de la gente que circula. Los provee además alojándolos, bien en casa o en el trabajo, o atrayéndolos hacia él para otros fines. Sin edificios, las calles de una ciudad no sirven para nada.

Ambos tipos de terreno contribuyen a la circulación. Pero en esta relación hay siempre una cierta tensión. Siempre hay un toma y daca entre los dos roles del terreno especial: como contribuyente al mayor uso de la tierra general por una parte, y como interferencia a su uso por otra.

Este es un principio muy bien comprendido desde siempre por los comerciantes de los centros urbanos; y un principio fácil de explicarse por sí mismo. Siempre que aparece en un centro urbano un *lugar muerto* se produce inmediatamente una disminución radical de la circulación a pie y en el uso de la ciudad en este punto. Algunas veces el descenso es económicamente tan brutal que el negocio decae a uno y otro lado del lugar muerto. Éste puede ser un local vacío, o un monumento muy poco usado, un aparcamiento o sucursales bancadas que quedan desiertas a partir de las tres de la tarde. Sea lo que fuere en concreto, la función del lugar muer to como obstáculo geográfico ha superado con creces su función como elemento contribuyente de usuarios al mayor uso del terreno general. La tensión se ha perdido.

El terreno general puede absorber y suprimir la mayor parte de los efectos de los lugares muertos del terreno especial, sobre todo cuando éstos son físicamente pequeños. Son necesarias variaciones en el toma y daca mutuo entre el terreno especial y el general, porque los lugares pequeños y tranquilos y los muy animados son necesariamente resultados y aspectos de la diversidad callejera y de distrito.

No obstante, la tensión entre estos dos tipos de tierra puede aflojarse completamente, sin que sea posible compensarla o evitarla, cuando el terreno especial representa un obstáculo inmenso. ¿Cuánto quita al terreno general en tanto obstáculo físico (o como bloque de uso por elección)? ¿Cuánto devuelve al terreno general en concentración de usuarios? Una respuesta insuficiente a esta ecuación supone por lo general un vacío en el terreno general. La cuestión no es saber por qué la intensidad de uso es tan perversa que no llega hasta esa nítida y bonita frontera. La cuestión es, más bien, por qué esperamos que sea tan perversa como para hacerlo.

Además de su tendencia a producir esos vacíos en los terrenos generales contiguos (y por tanto unos lugares anormalmente pobres en diversidad y vitalidad social), las fronteras dividen las ciudades en trozos. Dividen las vecindades de la ciudad *corriente* situadas a sus costados. A este respecto, se comportan de manera opuesta a los parques pequeños. Si los parques pequeños son populares, tejen las diferentes vecindades contiguas, y mezclan sus poblaciones. Las fronteras se comportan también de una manera opuesta a las calles, pues éstas, por lo general, tejen territorios y usos situados en ambas aceras y mezclan sus usuarios. Las fronteras también se comportan de manera opuesta a otros usos grandes aunque de dimensiones menores que por otra parte tienen mucho en común con las fronteras. Por ejemplo, una estación de ferrocarril interacciona con su entorno de distinta manera que una vía férrea; un edificio oficial aislado interacciona con su vecindad de forma distinta a como lo hace un gran centro cívico con la suya.

Esta escisión, este trinchar las ciudades, efecto de las fronteras, no siempre es en sí mismo perjudicial. Si cada una de las localidades separadas por una frontera es lo suficientemente grande como para formar un sólido distrito urbano, con un núcleo de usos y usuarios amplios y diversos, el efecto de la separación puede no ser dañino. Ciertamente, además, puede ser positivo y útil como forma de orientarse mejor para la gente, que tiene así el mapa de la ciudad en la cabeza y conciben su distrito como un lugar.

El problema surge cuando los distritos (como ya se dijo en el capítulo 6) están partidos en dos o fragmentados por fronteras de forma que los barrios escindidos son débiles fragmentos y un distrito de dimensiones infraurbanas no puede existir funcionalmente. Las fronteras frecuentes, ya sean grandes autopistas, instituciones, bloques de viviendas, campus, parques industriales o cualquier otro tipo de uso único masivo de terreno especial puede hacer trizas una ciudad.

Entender los inconvenientes de las fronteras debiera ayudarnos a no producir fronteras innecesarias, como hacemos hoy, bajo la idea equivocada de que la construcción gratuita de fronteras representa una forma de orden ciudadano muy avanzada.

Sin embargo, de todo esto no quiere decir que todas las instituciones u otros servicios que salpican las ciudades con fronteras internas y tienden a anillarse con vacíos deban ser consideradas enemigos de la vida ciudadana. Por el contrario, muchas de ellas son deseables y muy importantes en la vida de las ciudades. Una gran ciudad necesita universidades, grandes hospitales, grandes parques con atracciones a escala metropolitana. Una ciudad necesita también ferrocarriles; puede emplear sus muelles con provecho económico y lugar de ocio; necesita alguna autopista, sobre todo para los grandes camiones.

No se trata de desdeñar todos estos servicios ni infravalorarlos. Se trata de reconocer que son bendiciones de doble filo.

Si podemos contrarrestar sus destructivos efectos, estos servicios aún serán mucho mejor servidos a su vez. No les hace ningún bien, ni a quienes los usan, estar rodeados de monotonía y vacuidad, y menos aún el decaer.

* * *

Los casos más sencillos de corregir, creo, son las fronteras susceptibles de estimular lógicamente un uso mucho mayor de sus perímetros.

Consideremos, por ejemplo, el Central Park de Nueva York. A todo lo largo de su parte este presenta varios ejemplos de uso intensivo (por lo general, diurno), en su perímetro o en su inmediato interior: el zoo, el Museo Metropolitano de Arte y estanque de las maquetas de barcos. En el lado oeste hay una curiosa hendidura en el perímetro, especialmente notable porque funciona por la noche y porque la han creado los propios usuarios. Es un paseo que penetra en el parque y que, por consentimiento común, se ha convertido en sendero para pasear los perros a última hora, por tanto para otros paseantes y por cualquiera que quiera entrar al parque y sentirse seguro.

No obstante, el perímetro del parque —sobre todo en su parte oeste— contiene grandes tramos vacíos que ejercen un pésimo efecto de vacuidad fronteriza. Mientras tanto, el parque está lleno de objetos, pero muy adentro, que sólo pueden utilizarse durante el día, no por su naturaleza sino por su localización. A muchos de sus potenciales usuarios les resulta incluso difícil llegar hasta ellos. La casa del ajedrez es un ejemplo (parece un feo garaje). El carrusel es otro. Los guardas alejan a los visitantes de estos lugares, por su propia seguridad, a partir de las cuatro y media en las tardes de invierno. Además, estos servicios, aparte de su amazacotada y fea arquitectura, resultan fantasmales a causa de su localización, tan adentro del parque. Es sin duda una hazaña conseguir que un espléndido carrusel parezca perdido y tétrico; pues bien, esto se ha logrado en Central Park.

Estos usos deberían trasladarse precisamente a las partes limítrofes de los grandes parques, diseñándolos como lazo de unión entre el parque y la calle contigua. Así pueden pertenecer al mundo de la calle y, por el otro lado, al mundo del parque, resultando encantadores en los dos sentidos. Deberían ser calculados, no como orillas que cerraran a cal y canto un parque (esto sería terrible), sino como lugares de intensa y magnética actividad fronteriza. También se debe estimular su uso nocturno. No es necesario que sean enormes. Tres o cuatro pabellones de ajedrez y damas, con su propia y característica arquitectura y emplazamiento, en diversos puntos del perímetro, hacen más que un enorme pabellón cuatro veces mayor.

El otro lado de la calle tiene que hacer su parte para combatir el vacío del parque. Siempre estamos oyendo sugerencias para inyectar dudosos usos en los grandes parques urbanos. Siempre las presiones son de tipo comercial. Algunas de estas sugerencias son desconcertantes, como la de un nuevo café en Central Park, que

tantas controversias ha levantado en Nueva York. Es literal y figuradamente un caso fronterizo. Muchos de estos usos comerciales y semicomerciales son propios de las partes de la ciudad que dan a un parque, situados deliberadamente para dramatizar e intensificar el uso cruzado y la vigilancia cruzada entre uno y otro. En principio, y en general, estos usos deben operar en sintonía con los usos fronterizos del parque. Un ejemplo podría ser una pista de patinaje que llevara *inmediatamente* hasta el límite de un parque y, al otro lado de la calle —el lado de la ciudad—, un café donde los patinadores pudieran refrescarse y desde donde se podría observar —en terrazas descubiertas o en veladores— a los patinadores. De nuevo no hay razón alguna para no usar, tanto la pista como el café, por la noche. Una pista para bicicletas es un uso extraordinario en un gran parque; pero el alquiler de las bicicletas podría estar en el lado de la ciudad.

En resumen, lo importante sería buscar casos fronterizos o inventarlos, conservando la ciudad como ciudad y el parque como parque, pero estableciendo conexiones de una manera explícita, vital y suficientemente frecuente.

Este principio ha quedado muy bien expresado por Kevin Lynch, profesor adjunto de urbanismo en el Instituto de Tecnología de Massachussets y autor de *The Image of the City*. «Un borde puede ser algo más que una simple barrera dominante —escribe Lynch—, siempre y cuando se permita la penetración visual o de movimiento y se estructure en profundidad con las regiones situadas a ambos lados. Sería entonces una costura más que una barrera, una línea de intercambio que cose las dos áreas».

Lynch hablaba de los problemas estéticos y visuales de las fronteras, pero exactamente el mismo principio se aplica a muchos otros problemas funcionales ocasionados por las fronteras.

Las universidades podrían al menos convertir una parte de sus campus en algo más parecido a costuras y menos a barreras si instalaran los usos dirigidos al público en general en los puntos estratégicos de sus perímetros, y abrieran a la vista sus elementos aptos para la contemplación y el interés del público (en vez de esconderlos). A una escala muy pequeña —puesto que se trata de una institución relativamente pequeña—, la New School for Social Research de Nueva York ha hecho esto con un edificio destinado a biblioteca. La biblioteca es un vínculo entre la calle y el pequeño *campus* de la escuela, que, en realidad, es un atractivo patio interior. Tanto la biblioteca como la vista están abiertos y constituyen una delicia y un elemento de animación para su calle. Por lo que he podido ver, las grandes universidades en las ciudades no han sopesado nunca lo singulares que son. Fingen habitualmente ser lugares de clausura o rurales, negando nostálgicamente su trasplante; o fingen ser inmensos edificios de oficinas y despachos (y, por supuesto, no son ni una cosa, ni otra).

También los muelles pueden actuar más como costuras, al menos más de lo que suelen hacerlo hoy. La manera habitual de rescatar muelle decaído, vacuo, consiste en reemplazarlo por un parque, que a su vez se convierte en un elemento fronterizo, por

lo general muy poco usado (como era de esperar); y esto traslada el vacío tierra adentro. Hay que coger el problema allí donde se origina, es decir, en la misma orilla, y hacer de la costa costura. Los usos de trabajo de los muelles, muy a menudo interesantísimos, no deberían quedar fuera de la vista, cosa que ocurre ahora en muchos de sus tramos; ni impedir la contemplación del agua desde el nivel del suelo. Estos tramos fronterizos deberían ser penetrados por pequeñas y casuales aberturas públicas calculadas para que se pueda echar una ojeada e incluso contemplar detenidamente los trabajos y el tráfico. Cerca de donde yo vivo hay un viejo muelle abierto, el único en varias millas, próximo a un enorme edificio del incinerador del Departamento de Higiene, destinado al atraque de pequeñas embarcaciones. El muelle se usa también para pescar anguilas, tomar el sol, volar cometas, desabollar carrocerías de coches, merendar, montar en bicicleta, vender helados y bocadillos, saludar con la mano cuando pasan embarcaciones y como recreo de mirones en general (como no pertenece al Departamento de Parques y Jardines a nadie se le prohíbe nada). Sería difícil encontrar un lugar más animado un atardecer de verano o un domingo soleado cualquiera. De vez en cuando una gran polvareda y un enorme estruendo llenan el aire cuando un camión de la basura descarga en alguna de las gabarras. No es que sea muy fino, pero el acontecimiento se disfruta mucho en el muelle. A todo el mundo le fascina. Las penetraciones en las zonas de trabajo han de situarse justamente donde se trabaja (carga, descarga, etc.), y no donde no hay nada que ver. Remar, visitar buques, pescar y nadar donde esto es posible, todo ayuda a hacer costura y no barrera en esa problemática frontera entre el agua y la tierra.

Hay determinadas fronteras que es imposible convertir en costuras. Las autopistas elevadas y sus rampas de acceso son ejemplos claros de esto. Además, incluso en el caso de grandes parques, campus o muelles, los efectos de barrera sólo pueden superarse relativamente bien en fragmentos de sus respectivos perímetros.

La única manera de combatir los espacios vacíos en estos casos consiste en instalar muy cerca fuerzas que los contrarresten poderosamente. Esto significa que la concentración de población sea deliberadamente muy alta (y diversa) cerca de las fronteras, que las manzanas inmediatas a las barreras sean especialmente cortas y extremadamente fluido el potencial uso de sus calles, y que las combinaciones de usos primarios sean abundantes; así como las combinaciones en la edad de los inmuebles. Esto no llevará mucha intensidad de uso hasta las mismas líneas fronterizas, pero confinará el espacio vacío en una zona pequeña. Cerca del Central Park de Nueva York, una buena porción de Madison Avenue, hacia el este, opera así, como dique que impide la extensión del espacio de su parque. En la parte oeste, no existe. En el lado sur opera igual hasta la acera opuesta del parque. En Greenwich Village el contraataque ha obligado al vacío del muelle a retirarse gradualmente, en parte porque las manzanas son tan pequeñas —cincuenta metros en algunos casos—, que facilitan que la animación dé otro saltito más.

El empleo de estas fuerzas de choque contra esas fronteras *necesarias* (ríos, estaciones, etc.) significa lo siguiente, que se han de utilizar tantos elementos urbanos como sea posible para crear territorios animados y mezclados; y los menos posibles para componer fronteras sin necesidad.

Las viviendas —subvencionadas o no—, los grandes salones, los auditorios, los edificios gubernamentales, la mayoría de las escuelas y de las industrias urbanas, todo el comercio: todos éstos son elementos que operan amigablemente en escenarios mezclados, como parte del intrincado tejido de las urbes modernas. Cuando son apartados de la mezcla y segregados en forma de usos aislados, únicos y masivos, no solamente producen fronteras innecesarias, sino que, al ser restados de los otros elementos, reducen las posibilidades materiales del contraataque.

La peatonalización de las calles, si arroja insuperables fronteras para coches en movimiento y aparcados alrededor de reservas fragmentadas y débiles, *provocará más problemas de los que resuelva*. Es sin embargo una idea de moda para la planificación de las calles comerciales de los centros urbanos y para los *centros municipales* rehabilitados. Uno de los peligros de inventar sistemas de tráfico urbano y sistemas arteriales sin comprender, primero, cómo funcionan las ciudades, es precisamente éste: aún con la mejor intención, estos proyectos no detienen los espacios vacíos fronterizos y las discontinuidades de uso en los lugares en que estos últimos pueden hacer un daño mayor y más gratuito.

15
Subiendo y bajando barrios

Los barrios bajos y sus poblaciones son las víctimas (y los perpetuadores) de una serie de problemas al parecer interminables y que se refuerzan recíprocamente. Los barrios bajos operan como círculos viciosos. Con el tiempo, estos círculos viciosos enredan el funcionamiento entero de una ciudad. La propagación de estos barrios requiere cada día más dinero público (y no, simplemente, más dinero para introducir mejoras financiadas por organismos públicos o para dejar las cosas como están, sino más dinero para asumir la cada vez más extendida retirada y regresión). A

medida que las necesidades crecen, los recursos menguan.

Nuestras leyes de rehabilitación actuales son un intento de quebrar este particular engranaje de los círculos viciosos barriendo directamente los barrios bajos y sus poblaciones, reemplazándolos por bloques de viviendas que buscan mayor rentabilidad fiscal o atraer poblaciones más fáciles y con menos requerimientos de gasto público. El método es un fracaso. En el mejor de los casos, desplaza estos barrios bajos de un sitio a otro, añadiendo su propio toque de molestia y penuria. El peor de los casos, destruye las vecindades donde previamente existían comunidades constructivas y prósperas y donde la situación reclamaba estímulos y no destrucción.

Al igual que el «Combate contra la Carcoma» y las campañas de conservación fracasan en las vecindades que decaen en barrios bajos, el desplazamiento de éstos fracasa porque intenta superar las causas de la crisis mareando los síntomas. A veces, incluso, esos mismos síntomas que preocupan a los transportistas de barrios bajos son, principalmente, los vestigios de anteriores problemas, y no indicadores significativos de males actuales o futuros.

El enfoque del urbanismo convencional hacia los barrios bajos y sus habitantes es totalmente paternalista. El problema de los paternalistas es que quieren hacer cambios profundísimos y escogen unos medios muy superficiales. Para vencer a los barrios bajos hay que considerar ante todo a sus moradores como personas capaces de comprender y actuar según su propio interés, que es lo que son. Necesitamos distinguir, respetar y construir sobre la potencia regeneradora que ya existe en los barrios bajos y que operan también con eficacia en las ciudades reales. Esto es muy distinto que condescender a dar una vida mejor a la gente, y no se parece nada a lo que se hace hoy.

Los círculos viciosos son difíciles de rastrear. Causas y efectos se confunden, precisamente porque se anudan y reanudan recíprocamente de forma muy complicada.

Pero hay un eslabón en especial que es crucial. Si lo rompemos (y romperlo no consiste sólo en proporcionar alojamientos mejores), un barrio bajo se rehabilita espontáneamente.

El eslabón clave en un barrio bajo perpetuo es que demasiada gente se marcha de él demasiado rápido, y mientras tanto sueñan con hacerlo. Este es el eslabón que ha de romperse si se quiere que sean eficaces los otros esfuerzos para superar los barrios bajos y la vida que en ellos se desarrolla. Éste fue el eslabón que se rompió, y no se recompuso desde entonces, en lugares como el North End de Boston, el Back-of-the-Yards de Chicago, el North Beach de San Francisco o el exbarrio bajo en el que yo vivo. Si sólo un puñado de barrios bajos americanos hubiera conseguido romper este eslabón, podríamos ser escépticos con este argumento esperanzador. Estos lugares podrían ser meras extravagancias. Más significativa es la gran cantidad de barrios bajos en los que se inicia la rehabilitación, ésta pasa desapercibida y a menudo se la desanima o destruye. Las zonas del East Harlem, en Nueva York, que habían

avanzado en su rehabilitación fueron primero desanimadas por las dificultades para obtener el dinero necesario; donde esto ralentizó el proceso de rehabilitación, pero no revirtió el proceso, la vecindad fue destruida y reemplazada por conjuntos residenciales que, al poco, se convirtieron en un despliegue patológico de los problemas de los barrios bajos. También en el Lower East Side se han destruido muchas áreas que habían empezado a rehabilitarse. Mi propia vecindad, hace sólo poco más de diez años, se salvó de una amputación desastrosa gracias a que sus ciudadanos fueron capaces de luchar en el Ayuntamiento, pero únicamente porque los funcionarios municipales aceptaron pruebas de que nuestra área era un lugar elegido por gente adinerada; aunque este síntoma de rehabilitación era, posiblemente, el menos significativo de todos los cambios positivos que tuvieron lugar inadvertidos[1].

Herbert Gans, un sociólogo de la Universidad de Pennsylvania, ha trazado en el número de febrero de la revista del Instituto Americano de Urbanismo un sobrio pero agudo perfil de un barrio bajo en trance de rehabilitarse inadvertidamente, el West End de Boston, en vísperas de su destrucción. Gans indica que el West End, aunque considerado oficialmente como un *barrio bajo*, se describe con mayor precisión como «área estable de renta baja». Según Gans, si un barrio bajo se define como área en la que, «por la naturaleza de su ambiente social, crea problemas y patologías demostrables», entonces el West End no lo es. Habla Gans del intenso apego de los vecinos a su distrito, a su control social informal altamente desarrollado, al hecho de que muchos residentes hayan modernizado o mejorado los interiores de sus pisos, características típicas todas un barrio bajo en alza.

Paradójicamente rehabilitar se apoya en la retención de una parte muy considerable de la población de ese barrio. Y depende de que un número considerable de los residentes y comerciantes de un barrio bajo consideren deseable y práctico hacer allí sus planes o si creen que todos deben mudarse a otra parte.

Utilizaré el calificativo de *barrios bajos perpetuos* para referirme y describir los barrios bajos que con el tiempo no muestran signos de mejora social o económica, o que retroceden tras una ligera mejoría. Sin embargo, si en una vecindad se pueden introducir las condiciones que generan diversidad y si se estimulan en lugar de obstaculizarse los indicios de rehabilitación, creo que ningún barrio bajo tiene por qué ser perpetuo.

La incapacidad de un barrio bajo perpetuo para retener suficiente población dispuesta a rehabilitar es una característica que empieza antes incluso de que el barrio sea bajo. Existe la ficción de que el barrio bajo al formarse suplanta malignamente el tejido urbano sano. Nada está más lejos de la verdad.

El primer síntoma de un barrio bajo incipiente, mucho antes de que la carcoma sea visible, es el estancamiento y la monotonía. Las vecindades aburridas son inevitablemente abandonadas por sus ciudadanos más dinámicos, ambiciosos y opulentos, y también por los jóvenes que se pueden ir. Fracasan a la hora atraer

nuevos vecinos. Además, aparte de estas deserciones selectivas y la no menos selectiva carencia de sangre nueva y vigorosa, estas vecindades pueden sufrir repentinas deserciones en masa de su población no degradada. Ya expliqué a qué se debían estas deserciones; no es necesario insistir en que la «Gran Carcoma de la Monotonía» es de hecho mortal.

En la actualidad, se culpa de las deserciones masivas de la población no barriobajera, que son la oportunidad para que se forme el barrio bajo, a la proximidad de otro barrio bajo (especialmente si es un barrio de negros) o a la presencia de unas cuantas familias negras, de la misma forma que en el pasado se echaba la culpa a la presencia o proximidad de familias italianas, judías o irlandesas. Otras veces se culpa a la edad y antigüedad de las viviendas, o a vagas y generales desventajas como la falta de terrenos de juego o la proximidad de fábricas.

Sin embargo, todos estos factores son inmateriales. En Chicago podemos ver barrios a una o dos manzanas del parque frente al lago, muy lejos de los asentamientos de los grupos minoritarios, bien provistos de verde, tan silenciosos que dan escalofríos, formados por imponentes y hasta pretenciosos inmuebles. En estos barrios están los signos literales de deserción: *Se alquila*, *Se traspasa*, *piso vacío, habitaciones para huéspedes fijos y transeúntes, bienvenidos, huéspedes, habitaciones para dormir, habitaciones amuebladas, habitaciones sin amueblar, apartamentos libres,* etc. Es evidente que a estos edificios les cuesta atraer ocupantes en una ciudad donde los ciudadanos de color se amontonan cruelmente en sus cobijos cruelmente caros. Estos pisos mendigan porque se alquilan o venden sólo a blancos; y los blancos, con más posibilidades de elegir, no quieren vivir allí. Los beneficiarios de este *impasse* tan singular, al menos por el momento, son los inmigrantes del campo, cuyo margen de elección económico es pequeño y aún menor su familiaridad con la vida urbana. Es un beneficio más bien dudoso: heredan unas vecindades tristes y peligrosas cuya inadecuación para la vida urbana repelió a residentes más sofisticados y competentes que ellos.

Por supuesto, a veces existe una conspiración deliberada para transferir la población de una vecindad, agentes inmobilliarios que dan el golpe comprando casas a precios muy baratos a los aterrorizados blancos y vendiéndolas después a precios exorbitantes a las zarandeadas y necesitadas de un techo poblaciones de color. Pero, incluso este *negocio* solamente funciona en vecindades ya estancadas y de baja vitalidad. Algunas veces, el *apaño* mejora perversamente una vecindad, cuando la llena de ciudadanos de color más competentes por lo general y económicamente más capaces y dispuestos que los blancos a los que reemplazaron; pero esta explotación económica consiste a veces, en cambio, en la simple substitución de una escasa vecindad apática por una superpoblada vecindad muy revuelta.

Si no existieran en absoluto habitantes barriobajeros o inmigrantes pobres para heredar estos fracasos urbanos, el problema de las vecindades de baja vitalidad abandonadas por quienes pueden elegir seguiría y, quizá, se agravaría aún más. Esta

situación podemos observarla en algunas partes de Filadelfia, donde se vacían viviendas *decentes, seguras e higiénicas* en barrios estancados, mientras sus anteriores moradores se trasladan a barrios nuevos que intrínsecamente se diferencian muy poco de los antiguos, salvo en que todavía no están integrados en la ciudad.

Es fácil ver dónde se está formando espontáneamente un nuevo barrio bajo, y lo aburridas, oscuras e indiferenciadas que son las calles en las que se forma, porque el proceso está ocurriendo hoy. Lo más difícil de captar, porque tiene sus orígenes en el pasado, es el hecho de que la carencia de una urbanidad viva ha sido siempre una característica original de los barrios bajos. La literatura clásica reformista sobre barrios bajos no nos dice esto. Esta literatura —la *Autobiography* de Lincoln Steffens es un excelente ejemplo—, se centró en barrios bajos que ya habían dejado atrás sus monótonos comienzos (pero habían adquirido otras lacras por el camino). Se definió entonces un barrio bajo como prolífico y bullicioso, con la implicación profundamente errónea de que fue siempre como era entonces, y que sería siempre así a menos que se le cortaran hasta sus más profundas raíces.

El exbarrio bajo rehabilitado en el que yo vivo era un lugar así de revuelto en las primeras décadas de este siglo, y su banda —los Hudson Dusters— tenían una fama horrible en toda la ciudad, pero su carrera como barrio bajo no empezó de esta manera tan ruidosa. La historia de la capilla episcopaliana de unas manzanas más abajo relata la historia de su formación, hace casi un siglo. El barrio había sido en otro tiempo un lugar de granjas, calles aldeanas y villas de verano al que absorbió la urbe en su rápida expansión. En torno a ella residían gentes de color e inmigrantes procedentes de Europa; la vecindad no estaba equipada ni física ni socialmente para hacer frente con éxito a su presencia (como no lo está cualquier barrio semisuburbano de nuestros días). En esta tranquila zona residencial —un lugar encantador a juzgar por los grabados de la época— se produjeron al principio muchas deserciones aleatorias de familias de la congregación; los que se quedaron tuvieron miedo y desertaron después en masa. El edificio de la iglesia fue abandonado a la parroquia de la Trinidad, que lo convirtió en una misión para influir sobre los pobres que habían heredado el semisuburbio. La anterior congregación restableció su iglesia en la parte alta de la ciudad, y colonizó en su vecindad una nueva área residencial tranquila y de una monotonía increíble; es ahora parte de Harlem. Los registros no nos dicen dónde construyeron estos peregrinos el siguiente protobarrio bajo.

Las razones de la formación de un barrio bajo, y el proceso mismo de esa formación, han cambiado sorprendentemente muy poco con el paso de los años. Lo nuevo es la posibilidad de que este tipo de barrios pueden abandonarse más fluidamente y que los barrios bajos pueden extenderse y se extienden más en el espacio, a diferencia de la época anterior a los automóviles y a los préstamos hipotecarios con garantía oficial que favorecen el desarrollo de los extrarradios, cuando era menos práctico para las familias con posibilidades de elección el aposentarse en barrios con algunas de las normales e inevitables condiciones que

suelen acompañar la vida ciudadana (como la presencia de desconocidos), pero que carecen de los medios naturales para convertir esas condiciones en activos.

En el momento en que se forma un barrio bajo su población puede aumentar espectacularmente. No es señal de popularidad ni mucho menos. Por el contrario, significa que se están superpoblando las viviendas; esto sucede porque la gente con menos posibilidades de elección, obligados a concentrarse a causa de su pobreza o de la discriminación que sufren, está llegando a un área impopular.

La densidad de las unidades de vivienda mismas puede o no aumentar. En los viejos barrios bajos solía hacerlo porque se construían bloques de apartamentos. Pero el incremento de la densidad de viviendas no hacía disminuir la superpoblación. Se incrementaba extraordinariamente la población total, con una superpoblación añadida a las altas densidades de viviendas.

Una vez que se forma un barrio bajo, el patrón de inmigración que lo hizo puede continuar. Al igual que en el caso de la emigración anterior a la decadencia de ese barrio, tienen lugar dos tipos de movimiento. Las gentes que prosperan —incluyendo los que consiguen salir simplemente a flote— se van. También cabe la posibilidad de que se produzcan migraciones en conjunto si la masa de la población residente mejora su nivel de vida. Ambos movimientos son destructivos; el segundo aparentemente más que el primero.

No obstante, la superpoblación, uno de los síntomas de población inestable, continúa. Y continúa no porque las personas amontonadas en las viviendas se queden, sino porque se van. Los que superan la necesidad económica de amontonarse en una vivienda se marchan, en lugar de mejorar su hábitat dentro de la vecindad. Rápidamente los reemplazan otros sin posibilidades de elegir por el momento. En estas condiciones, los edificios se deterioran a una velocidad desproporcionada.

Los residentes de un barrio bajo perpetuo cambian de esa manera constantemente. Algunas veces el cambio es notorio porque las emigraciones e inmigraciones económicas implican un cambio étnico. Pero el movimiento sucede igual en todos los barrios bajos perpetuos aunque sean uniformes desde el punto de vista étnico. Por ejemplo, un barrio bajo negro en una gran capital, como el Harlem central de Nueva York, puede seguir siendo negro durante un largo período y sufrir enormes y selectivas mutaciones de población.

Desde luego, las salidas constantes dejan algo más que alojamientos vacíos para ocupar. Dejan una comunidad en un estadio perpetuamente embrionario, o en regresión perpetua a una infancia desvalida. La edad de los edificios no indica la edad de la comunidad, formada por una continuidad de gente.

En este sentido, un barrio bajo perpetuo siempre marcha hacia atrás en vez de hacia adelante, circunstancia que refuerza todas o a casi todas sus demás lacras. En algunos casos extremos de mutaciones masivas, parece que lo que comienza de nuevo es algo parecido a una jungla y no a una comunidad. Esto sucede cuando los nuevos

vecinos que inundan el barrio tienen poco en común, para empezar, los más amargados y endurecidos establecen el tono. A quien no le guste esta jungla —que no le gusta a casi nadie, ya que las migraciones son imponentes en estos lugares— puede hacer dos cosas: marcharse en cuanto pueda o soñar con hacerlo. Incluso en este medio aparentemente tan irreparable, si la población es retenida, puede empezar una lenta mejora. Conozco una calle de Nueva York donde sucede esto; aunque es dificilísimo retener allí gente suficiente.

La regresión de los barrios bajos perpetuos ocurre en los barrios bajos planificados y los no planificados. La diferencia principal entre unos y otros es que la superpoblación perpetua no es uno de los síntomas en los barrios bajos urbanizados, puesto que se regula el número de ocupantes de las viviendas. En su serie de artículos sobre la delincuencia del *New York Times*, Harrison Salisbury ha descrito el eslabón crucial del círculo vicioso tal y como opera, en este caso, en los conjuntos residenciales de renta baja:

En demasiadas ocasiones […] los barrios bajos se han encerrado en nuevo y reluciente acero y ladrillo. El horror y la privación han sido encerrados tras estos nuevos muros. En un esfuerzo bien intencionado de curar un mal social, la comunidad sólo consiguió intensificar otros males y crear algunos nuevos. La admisión en los conjuntos residenciales de renta baja se controla en función del nivel de ingresos […] Se impone una segregación, no por la religión o por el color, sino por el afilado cuchillo de los ingresos o falta de ellos. Las familias capaces y emergentes son expulsadas […] Y el suelo económico y social baja cada vez más. […] Se forma una charca humana que nutre los males sociales y requiere una incansable ayuda exterior.

La constante esperanza de los constructores de estos barrios bajos urbanizados es que éstos mejorarán sin duda cuando *la comunidad tenga tiempo deformarse*. Pero el tiempo aquí, como en los barrios bajos no planificados, es un destructor y no un constructor. Como podría suponerse, por esta razón, los peores ejemplos de barrios bajos amurallados, como los descritos por Salisbury, son casi siempre los conjuntos residenciales de renta baja más viejos, donde el deslizamiento regresivo perpetuo lleva más tiempo operando.

No obstante, empieza a aparecer una ominosa modificación en este modelo. Con el incremento del desplazamiento organizado de los barrios bajos y el aumento de la proporción de poblaciones *realojadas* en nuevos conjuntos, estos nuevos conjuntos parten con la amargura y el desánimo típicos de los viejos conjuntos y los viejos barrios bajos no urbanizados, como si ya en su juventud hubiesen sido sometidos a las vicisitudes de muchas roturas y desintegraciones. Esto se debe probablemente a que muchos de sus residentes han vivido ya esas experiencias, que conforman su equipaje emocional. La señora Ellen Lurie, de la oficina de alojamiento del East Harlem, al describir las condiciones existentes en un conjunto de nueva planta, comenta: «Tras las visitas a los inquilinos (familias instaladas en vivienda pública

porque sus viejos hogares fueron arrasados por la renovación urbana) puedo decir que todo el mundo sabe que administrar un gran conjunto es una tarea realmente difícil y penosa; pero si una inmensa proporción de sus inquilinos están rabiosos contra las autoridades por desarraigarlos a la fuerza, sin entender del todo las razones de la mudanza, y se sienten solos e inseguros en medio de un ambiente extraño y nuevo para ellos, estas familias convierten el administrar el conjunto en una tarea aún más abrumadora».

Ni el desplazamiento de los barrios bajos, ni el amurallamiento rompen el eslabón clave de la perpetuación de estos barrios: la tendencia (o necesidad) de demasiada gente de huir de ellos. Esos dos procedimientos no hacen sino agravar e intensificar el proceso del movimiento perpetuo regresivo. Solamente la rehabilitación vence los barrios bajos americanos, ahora y en el pasado. Si no existiera la rehabilitación, tendríamos que inventarla. Sin embargo, como existe y funciona, la cuestión es ayudar a que ocurra más rápido y en más lugares.

El cimiento de la rehabilitación es un barrio bajo lo bastante vivo para poder gozar de vida pública urbana y seguridad en sus aceras. El peor cimiento, en este mismo sentido, es ese lugar monótono que fabrica barrios bajos en lugar de deshacerlos.

El porqué los moradores de estos barrios se quedara por elección cuando ya no es económicamente necesario, tiene que ver el contenido más íntimo de sus vidas, en ámbitos donde los diseñadores y urbanistas no pueden, ni deberían querer, llegar ni manipular directamente. La elección tiene mucho que ver con el apego de los residentes del barrio a otras personas, con la consideración que creen haber logrado en el barrio, y con su sentido de los valores, de lo que es más o menos importante en sus vidas.

Indirectamente, no obstante, el deseo de permanecer es influido por factores físicos de la vecindad. La preciada *seguridad* del hogar es, en parte, una seguridad literal respecto del temor físico. Los barrios bajos de calles vacías y amenazadoras, donde una persona está insegura, no se rehabilitan espontáneamente. Y aún así, la gente que se queda en un barrio bajo no rehabilitado, y que mejora su suerte, procesa un intenso apego a la vecindad de su calle. Es una gran parte de su vida. Parecen pensar que su vecindad es única e irreemplazable, y también notablemente valiosa a pesar de sus inconvenientes. Y tienen razón, pues la multiplicidad de relaciones y personajes públicos que construyen una animada vecindad de calle es siempre única, intrincada, con el valor de un original irreproducible. Los barrios rehabilitados o en proceso de rehabilitación son lugares muy complejos, muy diferentes a los lugares más simples, estereotipados físicamente, en los que suele formarse un barrio bajo.

No quiero decir con esto que todos los barrios bajos que logren para sí mismos suficiente diversidad y una vida suficientemente interesante y cómoda se rehabiliten automáticamente. Algunos no lo hacen, o lo que es más usual, no empiezan a

rehabilitarse hasta pasado un tiempo, porque el proceso es inviable debido a los muchos obstáculos (la mayoría financieros) en el camino de los cambios necesarios, y entonces el lugar retrocede o a veces es destruido.

En cualquier caso, allí donde el apego a un barrio bajo es lo suficientemente fuerte como para estimular la rehabilitación, ese apego es anterior a la rehabilitación. Si los vecinos se quedan por elección cuando pueden elegir es que se apegaron antes de ese momento. Después es demasiado tarde.

Uno de los primeros síntomas indicadores de que los residentes permanecen por elección propia puede muy bien ser una caída de la población, no acompañada por un incremento de las viviendas vacías ni por una reducción de la densidad de vivienda. En resumen, un número menor de personas está ocupando una misma cantidad de viviendas. Paradójicamente, es una señal de popularidad. Significa que los habitantes demasiado concentrados anteriormente, capaces ya de descongestionar las viviendas, están procediendo a ello en su vieja vecindad, en lugar de abandonarla a una nueva oleada de superpoblación.

Por supuesto, la caída de la población es también prueba de que algunas personas han desertado; esto es también muy importante como veremos. Pero el factor a tener en cuenta e§ que las casas de los que se van, las ocupa gente que ha decidido quedarse.

En el barrio donde vivo —que anteriormente fue un barrio bajo de irlandeses— la rehabilitación había ya empezado en 1920, cuando la población censada bajó de seis mil quinientos (el pico más alto, en 1910) a cinco mil habitantes. Durante la Depresión la población subió porque las familias se reagruparon pero en 1940 había bajado a dos mil quinientos, permaneciendo así hasta 1950. Durante este período hubo pocas demoliciones y sí algunas restauraciones. Había pocos apartamentos o pisos vacíos en cualquier época y por lo general la población la componían los que ya vivían en el barrio en 1910, sus hijos y sus nietos. La caída de más de la mitad de la población del barrio bajo era la medida del grado de descongestión humana que experimentó una vecindad con una alta densidad de viviendas sobre el terreno residencial. Indirectamente, representó también un aumento de los ingresos y elecciones de la gente que se quedó.

Similares caídas de población se produjeron en todos los barrios rehabilitados de Greenwich Village. En los antes superpoblados inmuebles del South Village, que había sido un barrio bajo de italianos, la población bajó de casi diecinueve mil habitantes en 1910 a unos doce mil en 1920; de nuevo quince mil en tiempos de la Depresión; después con la prosperidad se quedó en unos nueve mil quinientos. Como en mi barrio, estas caídas típicas de la rehabilitación no suponían la sustitución de la población del antiguo barrio bajo por una nueva población de clase media. Significaba que buena parte de los antiguos vecinos ascendieron a la clase media. En estos dos casos, que he escogido como ejemplos de descongestión en los que el número de unidades de vivienda permaneció estable, la población infantil disminuyó

ligeramente menos, en proporción, que la población total; en general quienes habían decidido quedarse eran familias[2].

La descongestión que ha tenido lugar en el North End de Boston es perfectamente comparable con la acaecida durante la rehabilitación de Greenwich Village.

Para saber a ciencia cierta si se ha producido o no descongestión, o si una disminución de la población es un síntoma de popularidad del barrio entre los que mejor lo conocen, hay que saber si dicha reducción se acompaña del abandono de viviendas. Por ejemplo, en algunas partes del Lower East Side (no en todas, por supuesto), la población se redujo en la década de los años treinta, pero sólo en parte debido a la descongestión. También se contaron gran número de abandonos. Cuando las viviendas vacías se habitaban de nuevo, sus moradores las superpoblaban, como era de esperar. Habían sido abandonadas por las personas con posibilidades de elección.

Cuando un número suficiente de personas empiezan a quedarse en un barrio bajo porque así lo prefieren, suceden simultáneamente otras cosas importantes.

La propia comunidad gana en fuerza y habilidad, en parte por la práctica y el crecimiento de la confianza, y finalmente (esto requiere más tiempo) porque se vuelve menos provincial. Tratamos ya estos temas en el capítulo 6, en la discusión sobre las vecindades.

En este punto quisiera poner de relieve un tercer cambio que tiene lugar y que está implícito en la posterior disminución del provincialismo. Este cambio es una gradual autodiversificación de la población misma. El grado de progreso educativo y adquisitivo de los que han decidido permanecer en el barrio bajo rehabilitado varía. La mayoría obtienen modestas ganancias, unos pocos ganan mucho más y algunos no mejoran apenas. Con el tiempo varían y se diversifican las habilidades, intereses, actividades y relaciones fuera del barrio.

Los funcionarios municipales rezongan hoy: «traer de vuelta a las clases medias», como si nadie fuera clase media hasta después de haber salido de la ciudad, comprado una casa en el campo y una barbacoa, y entonces hacerse indispensable. Sí, las ciudades están perdiendo sus poblaciones de clase media. Pero no necesitan *traerla* ni protegerla como una flor de invernadero. Las ciudades crían clase media. Pero conservarla mientras crece, conservarla como una fuerza estabilizadora en forma de población diversificada, significa considerar a quienes viven en las ciudades como algo valioso y digno de conservarse allí donde ya están, antes de que se conviertan en clase media.

Incluso los más pobres de un barrio bajo en proceso de rehabilitación salen ganando con ese proceso; y por tanto la ciudad también sale ganando. En nuestro barrio los menos afortunados o menos ambiciosos entre la población original barriobajera —que podrían por consiguiente haber sido moradores permanentes de los barrios bajos— han escapado felizmente a este destino. Además, aunque de esta

gente no se puede decir que sean éxitos según un rasero habitual, en sus calles suelen ser éxito. Forman una parte vital de la red de vida pública informal. El tiempo que dedican a observar y manejar la calle hace que alguno de nosotros seamos sus parásitos.

Habitualmente ingresan en un barrio bajo rehabilitado o rehabilitándose nuevos grupos de inmigrantes pobres o ignorantes. El banquero bostoniano que cité en la introducción de este libro se burlaba del North End porque «aún recibe inmigrantes». Lo mismo sucede en nuestro barrio. Es uno de los más grandes favores de la rehabilitación. Los individuos se acomodan y se integran, no en mareas indigestas, sino en suplementos graduales; en barrios capaces de aceptar y tratar a los desconocidos de forma civilizada. Los inmigrantes —los nuestros suelen ser portorriqueños y están formando una estupenda clase media que la ciudad no puede permitirse perder— no escapan a la mayoría de los problemas que afectan normalmente a los inmigrantes pero, por lo menos, escapan de la dura prueba y de la desmoralización del barrio bajo perpetuo. Rápidamente se asimilan a la vida pública de la calle, y vivaz y competentemente hacen su parte. Si estas mismas personas formasen parte de un reemplazamiento tumultuoso arrojado a un barrio bajo, no sería fácil que actuaran como lo hacen ni que lograran estabilizarse tan rápidamente.

Otros beneficiarios de la rehabilitación son los recién llegados que eligen. Encuentran en la ciudad un lugar para vivir adecuado para la vida urbana.

Estos dos tipos de recién llegados añaden a la población la diversificación de un barrio rehabilitado o rehabilitándose. Pero el cimiento indispensable de esta población suplementaria diversificada es la autodiversificación y la estabilidad de la población del viejo barrio bajo.

Al principio del proceso de rehabilitación pocos, si alguno, de los residentes más prósperos del barrio —o sus más prósperos y ambiciosos hijos— están dispuestos a quedarse. La rehabilitación comienza con los que hacen ganancias modestas y con aquellos cuyo apego personal al barrio eclipsa sus logros individuales. Después, con las sucesivas mejoras, el umbral de éxito o ambición de los que se quedan se eleva considerablemente.

La pérdida de los más prósperos o los más atrevidos es, de una forma peculiar, necesaria para la rehabilitación. Al marcharse están de hecho resolviendo uno de los problemas más terribles de la mayoría de las poblaciones de los barrios bajos: la discriminación.

Por supuesto, la discriminación más grave en la actualidad es la discriminación contra los negros. Es una injusticia que han tenido que combatir en alguna medida todas las poblaciones de nuestros grandes barrios bajos.

Un gueto, por el hecho de serlo, es un lugar en el que la mayor parte de la gente con iniciativa y capacidad, especialmente los jóvenes que no han interiorizado la resignación, no querrá quedarse. Esto es cierto por buenos objetivamente que sean su alojamiento físico y su contexto social. Podrían diversificarse considerablemente

dentro del gueto pero esto es muy distinto del apego feliz y la aceptación. Es una verdadera suerte que tantos moradores de estos guetos no se resignen ni se sientan derrotistas; tendríamos que preocuparnos muchísimo, en tanto sociedad, si nuestra tendencia a la psicología de la raza dominante colara con facilidad. Pero el hecho es que en nuestros guetos viven personas enérgicas a las que no les gustan los guetos.

Cuando la discriminación ha fracasado fuera de un gueto gracias a los descendientes con más éxito, la vieja vecindad se quita un enorme peso de encima. A partir de entonces, permanecer allí ya no es un signo de inferioridad. Puede ser un signo de genuina elección. En el North End, por ejemplo, un joven carnicero me explicaba con mucho detalle que vivir allí ya no es *degradarse*. Para ilustrar este punto, me llevó hasta la puerta de su tienda, señaló una casa de tres pisos a otro lado de la manzana y me dijo que la familia que vivía allí se acababa de gastar veinte mil dólares en modernizarla (¡de sus ahorros!). Y añadió: «Ese señor podría vivir en cualquier otra parte. Podría mudarse a un distrito de clase alta del extrarradio si quisiera. Pero quiere quedarse aquí. Los que se quedan no están obligados. Les gusta esto».

El fracaso eficaz de la discriminación residencial fuera de un barrio bajo, y la autodiversificación menos dramática dentro de un barrio bajo que se rehabilita, marchan al unísono. Si, en el caso de los negros, América ha hecho ahora un alto en el proceso y, en general, entrado en un estadio de crecimiento cero —algo que me parece tan improbable como intolerable—, entonces es posible que los barrios bajos negros no se rehabiliten como otros barrios bajos formados por otras poblaciones étnicas o por combinaciones de etnias. En este caso, el daño para nuestras ciudades sería la menor de nuestras preocupaciones; la rehabilitación es un subproducto de otras clases de potencia y de otras formas de cambio económico y social.

Cuando un área se ha rehabilitado es fácil olvidar lo mal que estuvo y lo indefensa que parecía estar el área y su población. Esta sensación de no valer nada fue una vez el caso del barrio donde vivo. No veo ninguna razón para suponer que los barrios bajos negros no puedan rehabilitarse, y con más fluidez que los viejos barrios bajos además, si se entienden y ayudan los procesos que operan en ello. Como en el caso de otros barrios bajos, el fracaso exterior de la discriminación y la rehabilitación interior son dos movimientos que deben ir a la par. Ninguno de los dos puede esperar a que el otro se realice. Todo descenso de la discriminación exterior ayuda a la rehabilitación interior. Los progresos en la rehabilitación interior ayudan en el exterior. Van juntos.

Los recursos inherentes a la rehabilitación —prosperidad y autodiversificación de una población— existen sin ningún género de dudas entre las poblaciones de color, incluyendo las que viven en los barrios bajos o que han pasado por ellos; es tan cierto como que estos recursos existen entre los blancos. En cierto modo, la posesión probada y obvia de estos recursos es más aparente en las personas de color pues emergen a pesar de desproporcionados obstáculos en su contra. Debido precisamente

a que las poblaciones de color progresan, se autodiversifican y muestran tener demasiado orgullo como para tolerar los guetos, el interior de nuestras ciudades ha perdido ya mucha más clase media negra de la que pueden permitirse perder.

Creo que el interior de las ciudades seguirá perdiendo mucha clase media negra, casi tan deprisa como ésta se forma, hasta que la decisión de permanecer allí ya no signifique, para una persona de color, una aceptación implícita de la ciudadanía y el estatus de gueto. En pocas palabras, la rehabilitación se inhibe —directa o indirectamente— por la discriminación. Me permito recordar ahora, sin repetirme, una observación hecha al comienzo de este libro relativa a la conexión existente entre la cualidad urbana de un uso de calle y de la vida de calle y la posibilidad de superar la discriminación residencial.

Aunque los americanos hablamos mucho sobre la rapidez con la que aceptamos los cambios, me temo que esto no se aplica a la rapidez del cambio intelectual. Generación tras generación, los moradores de barrios no-bajos se aferran a las mismas ideas simples sobre los barrios bajos y sus moradores. Los pesimistas parecen sentir siempre que hay algo inferior en las cosechas habituales de moradores de los barrios bajos, y pueden incluso señalar terribles diferencias que los distinguen de los anteriores inmigrantes. Por su parte, los optimistas parecen creer que no hay nada malo en los barrios bajos que no se pueda arreglar con una adecuada reforma de la vivienda y del terreno y suficientes trabajadores sociales. Es difícil decidir qué simplificación es la más boba.

* * *

La autodiversificación de una población se refleja en la diversificación de las iniciativas culturales y comerciales. La diversificación de los niveles de ingresos hace por sí sola una diferencia en la gama de posibilidades de la diversificación comercial, a menudo de las formas más humildes. Examinemos, como caso ilustrativo, el caso de un zapatero de Nueva York que resistió mientras la mayor parte de su vecindad era arrasada y se construía un conjunto de viviendas de renta baja. Tras su larga y penosa espera de nuevos clientes, ahora no tiene casi trabajo. Como él dice: «Antes me solían encargar botas fuertes de trabajo y zapatos buenos, que compensaba hacerlos. Pero los vecinos nuevos son todos muy pobres, incluso los que trabajan. Gastan unos zapatos tan baratos y malos que se deshacen enseguida. Me los traen… Mire. Un zapato como éste no se puede arreglar. ¿Qué puedo hacer yo, rehacerlo? No podrían pagar ese trabajo. No hay sitio para mí aquí». El antiguo barrio se podría definir como predominantemente pobre, pero tenía gente que ganaba modestamente. No era una segregación de los más pobres.

En los barrios bajos que se rehabilitan y donde la población total ha disminuido mucho por la descongestión, esto se ha acompañado de un incremento directamente relacionado de la diversidad de niveles de ingreso, y a veces de un considerable

incremento de los visitantes y un uso cruzado por parte de otros barrios y distritos. En estas condiciones un fuerte descenso de la población (que, además, ocurre gradualmente no como un cataclismo) no implica reducción del comercio. Por el contrario, el rango y la prosperidad de los negocios suele incrementarse en estos barrios bajos en vías de rehabilitación.

Con los *uniformemente* muy pobres se necesitan densidades muy concentradas para producir una genuina exuberancia y una gama de diversidad medianamente interesante, como lograron algunos de los viejos barrios bajos, a fuerza de superponer fantásticos índices de ocupación con altísimas densidades de viviendas, combinado, por supuesto, con las otras tres condiciones básicas generadoras de diversidad.

Que una rehabilitación tenga éxito implica que haya gente suficiente con apego a su barrio para decidir quedarse en él; y también implica que les sea práctico quedarse. La *impracticabilidad* es el escollo donde naufragan muchas rehabilitaciones. Por lo general, es la escasez de dinero disponible para mejoras, nuevos edificios y empresas comerciales viables, justamente cuando estas necesidades son más urgentes. Tiene que ver también con la dificultad de introducir con tiempo muchos cambios de detalle en el barrio en rehabilitación. En los dos capítulos siguientes trataré este problema con mayor detenimiento.

Aparte de estos factores, más sutiles (pero poderosos), de desmoralización, la rehabilitación se detiene por la desmoralización definitiva: la destrucción.

El simple hecho de que un barrio bajo haya sabido descongestionarse lo convierte en un lugar extraordinariamente tentador para una parcial o total *renovación*. El problema de los realojos parece sencillo en comparación con el de los barrios bajos perpetuos, horrendamente superpoblados. También la relativa salud social de ese área suscita la tentación de limpiarla para una población con mayores ingresos. Parece un lugar viable para *el retorno de las clases medias*. A diferencia de los barrios bajos perpetuos, está *madura para el desarrollo*, como si alguna virtud misteriosa de civilización residiera en su tierra y pudiera transferirse. Describiendo la destrucción del West End de Boston, animado, estable y de renta baja, Herbert Cans hizo una observación que es aplicable también a otras ciudades grandes, empeñadas hoy en el redesarrollo: «Mientras tanto, otras áreas cuyas viviendas son más viejas, más deterioradas, incluso dañinas, tienen menor prioridad para la reordenación por la falta de interés de los potenciales promotores u otros poderosos intereses».

Nada en la formación de los urbanistas, arquitectos y funcionarios del Gobierno contrarresta estas tentaciones de destruir barrios bajos que se rehabilitan. Por el contrario, todo lo que hace de estos hombres expertos en la materia refuerza la tentación; pues un barrio bajo que se ha estado rehabilitando con éxito despliega —inevitablemente— disposiciones, proyectos, usos, ocupación del suelo, mezclas y combinaciones de actividades y usos, diametralmente opuestos a los ideales de la Ciudad Jardín Radiante. De otra forma, nunca hubiera sido capaz de rehabilitarse.

Un barrio bajo que se rehabilita es vulnerable aún de otro modo. Nadie se hace

rico en el proceso. Las dos fuentes más importantes de dinero en una ciudad son, por una parte, los barrios bajos perpetuos y fracasados y, por otra, las áreas de renta alta y costes altos. Un barrio que se rehabilite por sí mismo no es tan rentable como antes para los caseros explotadores que se aprovechan de los novatos, ni es un campo abonado para el manejo político, la especulación, el tráfico de drogas, el vicio o las redes de protección como lo es un barrio bajo perpetuo. Por otra parte, tampoco renta los precios altos de solares y edificación asociados a la autodestrucción de la diversidad. Sólo proporciona un lugar decente y animado donde la gente puede vivir en circunstancias modestas y un modo de ganarse la vida poco espectacular para los propietarios de muchas empresas pequeñas.

De esta manera, los únicos que se oponen a la destrucción de un barrio en vías de rehabilitación —especialmente si todavía no han conseguido atraer vecinos por elección— son los que viven o tienen sus negocios allí. Si intentan explicar a los poco comprensivos expertos que es un buen lugar y que está mejorando, nadie escucha. En toda ciudad, estas afirmaciones se desdeñan como aullidos de gente de mente estrecha que se interpone en el camino del progreso y de la mayor recaudación.

Los procesos que tienen lugar con la rehabilitación dependen del hecho de que una economía metropolitana, si funciona bien, está constantemente transformando a muchas personas pobres en gente de clase media, a muchos individuos iletrados en cualificados (e incluso educados), a muchos paletos en competentes ciudadanos.

En Boston, la mejora del North End me la explicaron varias personas de fuera del distrito como una cosa singular, caprichosa, basada en la circunstancia de que los «vecinos del North End son sicilianos». Cuando yo era pequeña, la gente de Sicilia y sus descendientes eran vecinos de barrios bajos —o al menos esto es lo que se creía — sólo porque eran sicilianos. La rehabilitación y autodiversificación del North End no tiene nada que ver con Sicilia. Tiene mucho que ver con el vigor de las economías metropolitanas y con las posibilidades y oportunidades (unas buenas y otras malas) que producen estas energéticas economías.

Esta energía y sus efectos —tan diferentes de la inmemorial vida campesina— son tan obvios en las grandes ciudades, y se dan tan por sentado, que es curioso que nuestro urbanismo no logre incorporarlos como una realidad importante y sobresaliente. Es curioso que el diseño urbano no respete la espontánea autodiversificación entre las poblaciones urbanas ni busque crearla. Es curioso que a los diseñadores urbanos no parezcan reconocer esta fuerza de autodiversificación ni les atraigan los problemas estéticos de su expresión.

Estas singulares omisiones intelectuales se remontan, creo, a las tonterías de la Ciudad Jardín, como tantas otras presuposiciones tácitas del urbanismo y el diseño urbano. La visión de Ebenezer Howard de la Ciudad Jardín debiera parecemos feudal. Era como si pensara que los miembros de las clases trabajadoras industriales se quedarían modositos en su clase (y en el mismo trabajo dentro de su clase), que los

trabajadores agrícolas serían agricultores toda su vida; que los hombres de negocios (el enemigo) apenas serían una fuerza significativa en su Utopía y que los urbanistas realizarían su excelso y beatífico trabajo, sin ser molestados por las naderías de los no capacitados.

Lo que molestaba tanto a Howard y a todos sus devotos seguidores tras él (como los descentristas americanos y los urbanistas regionales) era la fluidez misma de la nueva sociedad industrial y metropolitana del siglo XIX, con sus profundos desplazamientos de poder, dinero y población. Howard quería reducir el poder, la población y los usos e incrementos monetarios a un modelo estático y fácilmente manejable. Quería un patrón que ya era obsoleto. «Uno de los principales problemas de nuestros días es cómo detener el éxodo del campo», —decía—. «El labrador puede ser devuelto a la tierra pero ¿cómo volverán las industrias del país a la rural Inglaterra?».

Howard pretendía acorralar a los salvajes mercaderes nuevos y otros empresarios de la ciudad, que parecían brotar incansablemente por todas partes. Una de las principales preocupaciones de Howard al inventar la Ciudad Jardín era cómo dejarles sin espacio para desarrollar sus operaciones, excepto bajo las férreas directivas de un plan corporativo monopolista. Howard temía y rechazaba las fuerzas energéticas inherentes a la urbanización combinada con la industrialización. No les permitía participar en la lucha contra la vida barriobajera.

La restauración de una sociedad estática, gobernada —en todo lo importante— por una nueva aristocracia de expertos urbanistas altruistas puede parecer quizá una visión alejada de la demolición, del barrido y del amurallamiento de los barrios bajos americanos. Pero la planificación derivada de estos objetivos semifeudales nunca se ha cuestionado. Ha sido empleada para trata con las ciudades reales del siglo XX. Ésta es una de las razones por las cuales, cuando los barrios bajos de las ciudades americanas se rehabilitan, lo hacen a pesar del urbanismo y contra los ideales de la planificación urbana.

Por su propia consistencia, el urbanismo convencional encarna una fantasía sobre la incontrolada presencia de gente en *barrios bajos*, cuyos ingresos corresponden con los ingresos de los habitantes de estos barrios. Se suele caracterizar a estas personas como víctimas de la inercia, que necesitan un empujón (los comentarios de aquellos a los que beatíficamente se les da esa información sobre sí mismos no se pueden imprimir). Al arrasar sus barrios, aunque protesten, les hacen un favor, según su fantasía, porque los fuerzan a mejorar. Mejorar significa encontrar su escuadrón propio, con su población marcada con un precio, y marchar a su paso.

La rehabilitación y la autodiversificación que la acompaña —posiblemente, las dos fuerzas regeneradoras más importantes inherentes a las economías metropolitanas americanas— aparecen así, a la luz lóbrega del urbanismo convencional y de la sabiduría de la reconstrucción, como una mera suciedad social y una confusión económica, y como tales se tratan.

16
Dinero gradual y dinero cataclísmico

Hasta ahora he estado escribiendo casi siempre sobre las cualidades que operan para el éxito intrínseco en las ciudades. Como analogía, es como si hubiese estado discutiendo de agricultura en términos casi estrictamente de los requerimientos de tierra, agua, maquinaria, sementera y fertilizante para una buena cosecha; pero sin decir nada de los medios financieros para conseguir todo eso.

Para comprender por qué importan tanto los medios financieros y los métodos usados en la adquisición de las necesidades de la agricultura, tenemos que comprender primero por qué importan los requisitos para producir cosechas en cuanto tales y algo sobre su propia naturaleza. Sin ese entendimiento podríamos ignorar el problema de cómo financiar un buen servicio de aprovisionamiento de agua y enredarnos con entusiasmo en unos métodos para financiar un cercado cada vez más elaborado. O también, barruntando que el agua era algo importante, pero sabiendo poco de sus posibles fuentes para nuestros fines, podríamos gastar nuestra energía en danzas de la lluvia y no hacer un apaño financiero para comprar cañerías.

El dinero tiene sus limitaciones. No puede comprar éxito intrínseco para las ciudades donde falten las condiciones de ese éxito y donde el dinero no logra obtenerlas. Además, el dinero sólo puede, a fin de cuentas, hacer daño allí donde destruye las condiciones necesarias para el éxito intrínseco. Por otra parte, ayudando a obtener los requisitos necesarios, el dinero puede contribuir a este éxito intrínseco de las ciudades. Ciertamente, es indispensable.

Por todas estas razones, el dinero es una fuerza poderosa tanto para la decadencia de una ciudad como para su regeneración. Pero hay que comprender perfectamente que lo más importante no es la simple disponibilidad de dinero, sino cómo y para qué está disponible.

Tres clases principales de dinero financian y moldean la mayoría de los cambios que tienen lugar en las propiedades residenciales y comerciales en las ciudades. Como el dinero es instrumento poderoso nuestras ciudades van como va el dinero.

La primera y más importante de las tres clases de dinero es el crédito extendido por instituciones de préstamo convencionales, no gubernamentales. Por orden de tamaño de sus carteras las más importantes son: asociaciones de ahorro y crédito, compañías de seguros de vida, bancos y cajas de ahorro. Junto a éstas hay varias categorías de acreedores hipotecarios menores —algunos de los cuales están en plena expansión, como los fondos de pensiones—. Con mucha diferencia, la parte del león de la construcción, remodelado, reconstrucción, reordenación y expansión de las

ciudades (así como de las zonas suburbanas del extrarradio) la financia este tipo de dinero.

La segunda clase de dinero es la que proviene del Gobierno, que a su vez lo obtiene, bien de los impuestos, bien a través de su capacidad de endeudamiento. Aparte de la construcción municipal, que tradicionalmente corre por cuenta del Gobierno (escuelas, autopistas, etc.), propiedades residenciales y comerciales son a menudo financiadas por estos fondos. Muchas otras están determinadas e influidas por el hecho de que ese dinero puede retirarse para financiar una parte o a respaldar otros créditos. Los subsidios federales o focales para la demolición, que hacen posibles proyectos de renovación financiados por capital privado (o financieramente viables), se cuentan entre los usos de este dinero; así como los proyectos de construcción de viviendas subscritos por los Gobiernos federal, estatal o local. Además, el Gobierno federal puede garantizar incluso hasta el 90% del valor de las hipotecas financiadas por instituciones de crédito privadas —y llegando el caso adquirirlas también en su totalidad—, siempre y cuando las construcciones garantizadas por las hipotecas estén de acuerdo con las normas urbanísticas aprobadas por la Administración Federal de la Vivienda.

El tercer tipo de dinero proviene de un mundo tenebroso de inversión, un submundo de dinero al contado y crédito, por así decir. La procedencia de este dinero y los caminos por los que se abre paso es algo oculto y dudoso. Este dinero se presta a tasas de interés del 20% por ciento hacia arriba, todo lo que sea capaz de tolerar el mercado, al parecer, en algunos casos, hasta el 80%, en combinaciones del interés como tal y tarifas y propinas para los intermediarios. Cumple muchas funciones —aunque pocas constructivas y útiles—, pero se le conoce porque financia la conversión y explotación de edificios ruinosos en edificios de barrio bajo con beneficios exorbitantes. Este dinero es al mercado hipotecario lo que los usureros a las finanzas personales.

Estos tres tipos de dinero se comportan de manera diferente en importantes sentidos. Cada uno hace su parte para financiar los cambios de propiedad urbanos.

Con plena conciencia de sus diferencias —especialmente la diferencia moral entre el dinero del mundo de las sombras y el legítimo dinero privado y gubernamental—, me propongo resaltar que el comportamiento de estas tres clases de dinero es similar en un sentido. En mucha cantidad, este dinero provoca cambios cataclísmicos en las ciudades. En relativamente poca cantidad produce cambios graduales.

El dinero cataclísmico se vierte sobre un área determinada de forma concentrada, produciendo cambios drásticos. Como anverso de este comportamiento, el dinero cataclísmico se prodiga poco en localidades no obsequiadas con cataclismos.

En sentido figurado, por lo que se refiere a sus efectos sobre la mayoría de las calles y distritos, estos tres tipos de dinero no operan como sistemas de riego, llevando corrientes de vida que alimenten un crecimiento firme y continuo. Por el

contrario, se comportan como manifestaciones de una climatología malevolente que escapa al control del hombre, regalando sequías ardientes o lluvias torrenciales.

Desde luego, ésta no es una manera constructiva de nutrir las ciudades. La construcción urbana con bases sólidas produce cambios graduales y continuos, construye diversificaciones complejas. El propio incremento de la diversidad se crea mediante cambios que dependen entre sí para construir combinaciones de uso cada vez más eficaces. La rehabilitación —aunque debería acelerar su glacial paso actual — es un proceso de cambio firme, pero gradual. Toda edificación urbana que conserve su poder de permanencia cuando ha desaparecido su novedad, que mantenga la libertad de las calles y eleve la autogestión de los ciudadanos, requiere que su demarcación sea capaz de adaptarse, de actualizarse, de conservarse interesante y cómoda, y esto a su vez requiere una miríada de cambios graduales, constantes y densos.

Hacer calles y distritos operativos (lo que significa, principalmente, dotarlos de las condiciones para generar diversidad) y conservarlos así es un trabajo que nunca empieza demasiado pronto. Pero, por otra parte, es una tarea que nunca termina ni terminará del todo en ningún sitio.

El tipo de dinero necesario para capitalizar, construir y complementar lo que ya existe es el dinero gradual. Pero este instrumento indispensable falta.

Esto no es ni muchísimo menos una situación inevitable. Por el contrario, ha sido preciso un considerable ingenio bien intencionado (junto con una cierta cantidad de deriva) para traernos hasta aquí. Lo *inevitable*, como decía Holmes, solamente viene después de un gran esfuerzo; esto mismo ocurre con respecto al uso catastrófico del dinero en las ciudades. Como indicación obvia de esto, si todas las charlas y folletos reclamando inversiones para lanzar renovaciones cataclísmicas se imprimieran en un solo libro, formarían un volumen al menos cincuenta veces mayor que éste. Y sin embargo, a pesar de toda esta promoción y de la inmensa colección de datos y trabajo legislativo que hay detrás, esta forma de inversión urbana es tan engorrosa que, en muchas ocasiones, paraliza y penaliza el uso del dinero en lugar de estimularlo o recompensarlo. Para dar a la inversión en este tipo de cataclismo otro empujón hacen falta constantemente mayores incentivos. En una conferencia sobre renovación en 1960, Arthur H. Motley, presidente de la Cámara de Comercio de los Estados Unidos, comentaba: «Algunas ciudades, empleando fondos federales, han adquirido tanta tierra que luego no han edificado, que los organismos federales de la vivienda se han convertido en los mayores cultivadores de cardos».

El crudo realismo de Motley no armonizaba con el espíritu de aquella conferencia, en la que abundaron obviedades sobre el «desafío», la «apuesta de los hombres de negocios por ciudades sanas, ricas y hermosas» y juiciosas observaciones como «la clave para la inversión futura en este campo está en el factor beneficio».

Evidentemente, detrás de las hipotecas y el dinero invertido en la construcción hay una preocupación por el beneficio; en muchos casos se trata de una preocupación

legítima sobre beneficios legítimos. Pero además, tras el uso de este dinero hay ideas algo más abstractas sobre las ciudades, y éstas son poderosos determinantes de lo que se hace con el dinero en las ciudades. Las instituciones de créditos hipotecarios, al igual que los diseñadores de parques y los zonificadores, no operan en un vacío ideológico o legal.

Empecemos con la existencia y los efectos de la sequía de dinero, pues la sequía de crédito hipotecario es la causa de mucha e innecesaria decadencia urbana.

«Si el poder de gravar es el poder de destruir […] entonces las autoridades del crédito no tienen solamente el poder de destruir sino también el poder de crear y el poder de desviar», dice el profesor Charles M. Haar, de la Facultad de Derecho de Harvard, en un estudio sobre los incentivos federales a para la inversión en la primera vivienda.

El poder de destruir que posee la autoridad sobre el crédito o la administración del crédito es negativo: es el poder de negarlo.

Para comprender los efectos de esta acción en los barrios urbanos empecemos observando un par de milagros, para entender que hacen falta milagros para superar esta fuerza de decadencia.

El North End de Boston representa una forma de salvación mediante el milagro.

Después de la Gran Depresión y de la Guerra, dos períodos en los que no se edificó prácticamente nada, el North End en tanto demarcación fue incluido en la lista negra de las instituciones para préstamos hipotecarios. Esto significaba que para construir, expandirse o rehabilitarse el North End quedaba excluido del sistema americano de préstamos tan eficazmente como si se tratara de una comunidad de Tasmania.

Durante treinta años, desde la Depresión hasta el período de la lista negra, los préstamos hipotecarios más importantes hechos en este distrito ascendieron a tres mil dólares, y éstos eran muy escasos. Ni la más opulenta zona suburbana hubiera aguantado tanto tiempo en tales términos. La mejora material habría sido un milagro.

Debido a unas circunstancias singularmente afortunadas, el North End logró ese milagro. Sucedió que muchos de sus vecinos y comerciantes, amigos y parientes, eran miembros de ramos relacionados con la construcción: albañiles, electricistas, carpinteros, contratistas, etc. Toda esta gente contribuyó con sus servicios o los intercambió de diversas formas para modernizar y rehabilitar los edificios del North End. Casi todos los gastos fueron costes de material, y estos gastos no aplazables se financiaron con los ahorros. En el North End, un hombre de negocios o un propietario de fincas ha de tener primero el dinero si quiere financiar mejoras que considera que revertirán en beneficios.

En resumidas cuentas, el North End volvió a los métodos primitivos de trueque y atesoramiento que funcionaban antes de que se inventara el sistema bancario. Hacerlo fue una condición necesaria para una rehabilitación continuada y para la

supervivencia de la comunidad.

Estos métodos no pueden aplicarse a la financiación de la construcción nueva que debiera levantarse en el North End gradualmente, como en cualquier otra vecindad viva.

Tal como están las cosas, el North End sólo puede levantar inmuebles nuevos sometiéndose al cataclismo de la renovación y el redesarrollo, un cataclismo que destruiría su complejidad, dispersaría su población y eliminaría a sus comerciantes[1]. Esto también costaría una inmensa cantidad de dinero, en comparación con las necesidades monetarias del North End para financiar la mejora continua y la sustitución de lo que se gasta.

El Back-of-the-Yards de Chicago sobrevivió y mejoró tras su sentencia de muerte recurriendo a otro tipo de recurso, igualmente extraordinario. Hasta donde yo sé, el Back-of-the-Yards es el único distrito urbano que ha hecho frente al problema de la lista negra del crédito resolviéndolo por la vía directa. Para comprender cómo fue capaz de ello primero es necesario entender un poco la historia de este distrito.

El Back-of-the-Yards era un notorio barrio bajo. Cuando el gran investigador y cruzado Upton Sinclair quiso describir la escoria de la vida urbana y de la explotación humana en su libro *La jungla*, escogió como marco más apropiado al Back-of-the-Yards y sus mataderos. Hasta los años treinta, los que vivían en este barrio y buscaban trabajo en otro sitio daban direcciones falsas para evitar la discriminación que se asociaba a residir allí. En el plano físico, aún en 1953, el distrito, un batiburrillo de edificios vapuleados por el tiempo, era el ejemplo clásico del tipo de localidad que convencionalmente se cree que debe ser arrasada por las excavadoras.

En la década de los años treinta, los ganapanes del distrito trabajaban principalmente en la industria cárnica y, durante esa década el distrito y su población se implicaron profundamente en la sindicalización de las plantas de empaquetado de carne. Sobre esta nueva militancia y aprovechando la oportunidad que ésta ofrecía para diluir los viejos antagonismos nacionales que anteriormente tenían dividido el distrito, unos cuantos hombres muy capaces iniciaron un experimento de organización local[2]. La organización se dio a sí misma el nombre de Consejo de Back-of-the-Yards, y adoptó el valiente eslogan *Nosotros, el pueblo, seremos los artífices de nuestro propio destino*. El Consejo ha terminado funcionando como un gobierno. Posee una organización más formal y adhesiva que las asociaciones de vecinos normales, y mucho más poder, tanto en la ejecución de servicios públicos propios como a la hora de ejercer su voluntad en el Gobierno municipal. La política se marca por una especie de parlamento compuesto por doscientos representantes elegidos entre los miembros de las organizaciones menores y de las vecindades de calle. En Chicago se admira el poder del distrito para obtener del Ayuntamiento los servicios, regulaciones y exenciones a las regulaciones que necesita. En definitiva, el Back-of-the-Yards no es una porción del cuerpo político que se pueda desdeñar o

subestimar en una lucha, un dato muy importante para esta historia.

En el intervalo entre la formación del Consejo y los primeros años de la década de los cincuenta, la población del distrito y sus hijos realizaron otros tipos de avances. Muchos se titularon para trabajos cualificados, en la industria, en oficinas o en profesiones autónomas. El *inevitable* paso siguiente, llegados a esa fase, debiera haber sido una emigración masiva a los arrabales segregados según los niveles de ingresos, con una nueva oleada de población con pocas posibilidades de elección invadiendo el distrito abandonado. Hacia atrás, como el barrio bajo perpetuo.

Sin embargo, la población de este distrito decidió quedarse, como hacen por lo general los habitantes de una vecindad en vías de rehabilitación (ya habían empezado a descongestionar sus viviendas y a rehabilitar dentro de la vecindad). Las instituciones presentes, especialmente las iglesias, les pidieron que se quedaran.

Al mismo tiempo, miles de vecinos querían mejorar sus viviendas más allá de la descongestión y de una pequeña reforma y redecorado. Ya no eran vecinos de un barrio bajo y no querían vivir como si lo fueran.

Los dos deseos —quedarse y mejorar— eran incompatibles, porque nadie podía obtener un crédito para reformas. Como el North End, el Back-of-the-Yards estaba incluido en la lista negra del crédito hipotecario.

Pero en este caso existía una organización capaz de enfrentarse con la situación. El Consejo hizo una encuesta que arrojó la información de que los propietarios de negocios, vecinos e instituciones del distrito tenían ahorros en unas treinta asociaciones de crédito y cajas de ahorro de Chicago. Dentro del distrito se llegó al acuerdo de que todos los depositantes —instituciones, hombres de negocios e individuos— retirarían sus fondos si las instituciones de crédito mantenían al distrito en la lista negra.

El 2 de julio de 1953, representantes de los bancos y de las asociaciones de crédito y ahorro rastreadas por la encuesta del Consejo, fueron invitados a una reunión. El problema hipotecario del distrito se presentó y se discutió amigablemente. Los portavoces del Consejo, cortésmente, dejaron caer comentarios sobre el número de depositantes del distrito… el volumen de sus depósitos… lo difícil que era entender por qué los ahorros de los vecinos no estaban después a su disposición… lo que esto preocupaba dentro del distrito… el valor de la comprensión pública, etc.

Antes de que terminara la reunión, varios prestamistas ofrecieron su ayuda: es decir, informes favorables para préstamos. El mismo día el Consejo comenzó a negociar un solar para cuarenta y nueve nuevas viviendas. Poco después, los apartamentos del callejón más mísero fueron equipados con servicios interiores de cañerías y modernizados en otros aspectos, mediante un crédito de noventa mil dólares. Al cabo de tres años habían sido rehabilitadas por sus propietarios unas cinco mil casas; y desde entonces el número ha sido tan grande que se les ha perdido la pista. En 1959 se inició la construcción de varios inmuebles pequeños para apartamentos. El Consejo y los residentes en el distrito difunden el interés y la

cooperación demostrados por los bancos en la recuperación de sus barrios. A su vez, los bancos hablan ahora de este área como un lugar fiable para la inversión. Nadie fue arrojado del distrito y *realojado*. Ningún negocio fue destruido. En pocas palabras la rehabilitación ha avanzado a pesar de que el proceso haya alcanzado un punto en que la necesidad de obtener créditos es crucial, como ocurre en todas partes.

La inclusión de demarcaciones urbanas en la lista negra de los créditos es algo impersonal. No actúa contra los residentes o los comerciantes afectados en tanto que personas, sino contra sus vecindades. Por ejemplo, un comerciante conocido mío del distrito en lista negra del East Harlem, en Nueva York, incapaz de obtener un crédito de quince mil dólares para expandir y modernizar su próspero negocio, no ha tenido la menor dificultad en conseguir otro de treinta mil dólares para construirse una casa en Long Island. De modo similar, cualquier persona del North End, simplemente por estar vivo y demostrar que trabaja de albañil, contable o cerrajero, puede pedir sin dificultad un préstamo a treinta años y al interés corriente, para construir una casa en cualquier extrarradio suburbano. Pero en el North End, ni el barrio ni sus vecinos, ni sus caseros valen un céntimo.

Esto es ultrajante y destructivo; pero, antes de sentirse injuriado bueno será hacer una pausa y considerar que los bancos y otras instituciones de crédito convencionales que ponen en sus listas negras ciertas localidades lo único que han hecho ha sido tomarse muy en serio todas las lecciones convencionales del urbanismo. No son villanos. Los mapas de las demarcaciones en lista negra coinciden, tanto en su concepción como en los resultados, con los mapas municipales de zonas para la demolición. Y los mapas municipales de áreas para la demolición se consideran instrumentos responsables para fines responsables. Entre sus fines está, de hecho, advertir a los prestamistas de que no inviertan allí.

A veces los urbanistas se anticipan a los prestamistas; otras sucede al revés. Pero unos y otros saben lo que hacen porque todos aprendieron las lecciones de la Ciudad Jardín Hermosa y Radiante. Los dos ingenios —mapas de lista negra y mapas municipales de terrenos de demolición— empezaron a utilizarse habitualmente a la vez, en los primeros años de la década de los cuarenta. Para los prestamistas fueron primero mapas de las áreas donde, durante la Gran Depresión, se habían ejecutado muchas hipotecas y que, por esta razón, se consideraban arriesgadas para préstamos futuros. No obstante, este criterio dejó de usarse (ya que era muy confuso. La zona de oficinas del Grand Central de Nueva York poseía uno de los mayores récords de ejecuciones de todo el país, ¿significaba esto que constituía una zona arriesgada para la inversión?). El criterio moderno es la decisión de los prestamistas de qué vecindario es un barrio bajo y cuál acabará siéndolo. Su futuro se concibe en los términos de la ortodoxia urbanística: decadencia y posterior borrado.

Al elegir usar el poder del crédito para destruir, los prestamistas operan sobre las premisas de que sus actos registran una inevitabilidad y, a la luz de esta

inevitabilidad, sólo cabe la prudencia. Están profetizando.

Normalmente, sus profecías se confirman. Veamos, por ejemplo, el caso de una ciudad de Nueva Inglaterra (en esta ocasión no se trata de Boston) con un programa de desarrollo extenso y muy publicitado. Como base de sus trabajos, el equipo de desarrollo elaboró un mapa que mostraba los lugares donde la decadencia había aumentado tanto que la demolición se consideraba necesaria. Una vez levantado el plano, los urbanistas descubrieron que coincidía exactamente con aquellos mapas preparados por los banqueros de la localidad muchos años antes, que hacían referencia a las zonas en las que no se concedían préstamos. Los banqueros habían profetizado que estos lugares se convertirían inevitablemente en barrios bajos y su prognosis era exacta. Solamente se apreció una pequeña discrepancia entre los dos planos. Era un lugar en el que el mapa de los urbanistas no prescribía una demolición extensiva sino de puntos concretos. En este caso, una demarcación incluida en la lista negra, incluyendo un pequeño sector comercial, no estaba tan arruinada como para no merecer una limitada conservación. Esta demarcación era la única con una fuente de crédito independiente: un pequeño banco familiar, vestigio de los primeros días, una rareza que daba créditos dentro del barrio incluido en la lista negra. La reducida rehabilitación y redecoración, el mantenimiento de la localidad, lo había financiado ese banco. Fue, por ejemplo, la fuente del crédito que había hecho posible que el establecimiento más próspero del barrio —un restaurante que atraía clientes de toda la ciudad— adquiriese equipo moderno y se reformara según sus necesidades.

Los mapas de listas negras, como los mapas de demolición de barrios bajos, son profecías exactas porque son profecías autocumplidas.

En los casos del North End y el Back-of-the-Yards, los mapas fueron profecías inexactas. Pero nadie hubiera sabido que se habían hecho cálculos inexactos de su potencialidad de no ser por la milagrosa capacidad de estos lugares para eludir la sentencia que pesaba sobre ellos.

Otras vecindades urbanas ofrecen a menudo resistencia a estas sentencias de muerte. Mi barrio lo hizo durante doce años (fue un caso en el que los urbanistas abrieron camino con su mapa de demolición y los banqueros les siguieron). Unas cuantas calles del East Harlem han resistido desde 1942 bajo la lista negra, gracias a préstamos de ida y vuelta entre familiares y conocidos[3].

No se puede saber cuántos distritos han sido destruidos por las listas negras. El Lower East Side de Nueva York, un área de gran potencial —tanto al menos como Greenwich Village— fue condenado así. El distrito de Society Hill, en Filadelfia, donde se están gastando ahora grandes sumas de dinero público *para traer de vuelta a las clases medias* oficialmente, fue escogido por muchas personas de ingresos medios, por iniciativa propia, hace años, que luego lo abandonaron cuando no pudieron obtener créditos para comprar o rehabilitar allí.

A menos que una vecindad posea una vitalidad extraordinaria, junto con cualquier tipo de recursos extraordinarios, una sequía de dinero convencional refuerza

inexorablemente su deterioro.

Los casos peores son vecindades ya estancadas, con males intrínsecos. Estas demarcaciones, que están de todos modos perdiendo a sus antiguos residentes, sufren una modalidad especial de inversión cataclísmica. Tras un corto intervalo en la lista negra, puede llegar el dinero vacío del mundo de las sombras de la inversión. Éste se precipita y compra propiedades para las que no hay ni habrá otros compradores y por las que sus dueños o usuarios habituales no sienten un apego eficaz. A continuación estos edificios se convierten en viviendas que explotan a sus inquilinos sin recursos. El hueco del dinero convencional lo llena el dinero cataclísmico del mundo de las sombras.

Esta secuencia ocurre en la mayoría de las grandes ciudades y parece que se da por supuesta, aunque se han hecho pocos estudios sobre ella. Uno de ellos fue una investigación sobre un área deteriorada de manera cataclísmica (en el West Side de Nueva York), del economista y urbanista Dr. Chester A. Rapkin. El informe de Rapkin describía la imposición de una sequía monetaria por las fuentes normales de inversión, la aparición en su lugar de otro dinero poco escrupuloso a un interés altísimo, la incapacidad de los propietarios de fincas para hacer otro cambio que no fuera vender su propiedad a especuladores. El *New York Times*, citando a James Felt, presidente de la Comisión de Urbanismo Municipal, destinatario del informe, lo resumía limpia y objetivamente:

Dijo que revelaba la interrupción casi completa de toda nueva construcción en un área de veinte manzanas. También dijo que mostraba un parón el flujo de préstamos hipotecarios sobre la propiedad por parte de bancos y otras instituciones, el vuelco de la piedad en otro tipo de inversos, un incremento de la propiedad absentista y la transformación de las viviendas en habitaciones amuebladas de alquiler.

Las tres clases de dinero cataclísmico están presentes en esta debacle, como suelen estarlo en la decadencia de las ciudades. Primero, retirada de todo el dinero convencional; luego, ruina generalizada financiada por el dinero opaco; a continuación, selección del área en cuestión por la Comisión de Urbanismo como candidata al uso cataclísmico del dinero del Gobierno para financiar su limpieza. Esta última fase hace posible un cataclísmico regreso del dinero convencional para financiar la construcción de nuevos edificios y la rehabilitación. Estos tres tipos de dinero se allanan mutuamente el camino tan bien que uno se siente inclinado a admirar el proceso como una forma altamente desarrollada de orden, si no fuera tan destructiva de cualquier otra forma de orden urbano. No representa una *conspiración*. Es un resultado lógico al que llegan hombres lógicos guiados por creencias urbanísticas insensatas pero convencionales.

El hecho notable —excelente testimonio también de la fuerza y magnetismo de muchas vecindades urbanas ante la adversidad— es el grado de resistencia a las sentencias de muerte financiera. Esto se descubrió en Nueva York, durante la década de los cincuenta, tras promulgarse unas leyes que obligaban a que los inmuebles de

viviendas en alquiler tuvieran calefacción central. Los caseros compensarían el gasto de las mejoras con aumentos en los alquileres o reducciones de impuestos. El acuerdo topó con inesperados obstáculos, precisamente en lugares donde no cabía anticipar teóricamente obstáculo alguno: en las áreas socialmente estables, con vecinos que podían asumir la subida del alquiler. No hubo manera de obtener, por lo general, dinero para realizar las obras (con un interés inferior al 20%).

Las dificultades de un casero, que acabó ante los tribunales por violación de la ley, fueron recogidas por los periódicos en diciembre de 1959, porque resultó ser un congresista, Alfred E. Santangelo, y por tanto noticia. Santangelo informó que la calefacción central se había instalado después de la inspección, que le había costado quince mil dólares en cada uno de los seis inmuebles propiedad de su familia, con un total de noventa mil dólares. «De esta cifra —dijo— sólo pudimos obtener de los bancos veintitrés mil dólares, con una hipoteca a cinco años y un préstamo bancario a título personal. El resto tuvimos que pagarlo con nuestro dinero personal».

Santangelo se manejó bien con los bancos, si tenemos en cuenta el tratamiento usual de las peticiones de créditos solicitados en demarcaciones en lista negra. De vez en cuando, los periódicos de Nueva York publican cartas sobre este problema. Examinaremos la de un abogado de una asociación de propietarios, fechada en 1959:

Es bien sabido que los bancos y las compañías de seguros se niegan a dar créditos o conceder hipotecas a los propietarios de inmuebles de vecinos, especialmente a los que están situados en lo que se ha calificado de áreas indeseables. No se renuevan las hipotecas cuando éstas expiran y los propietarios se ven con frecuencia obligados a acudir a prestamistas que los extorsionan con intereses superiores al 20% (Nota: esto es decir poco) para préstamos a corto plazo. […] Hay propietarios deseosos de hacer algo más que instalar la calefacción central. Quisieran modernizar los pisos agrandando sus habitaciones, instalar cocinas nuevas, cableado nuevo… Al tener cerradas las puertas de la financiación, los propietarios han pedido ayuda al Ayuntamiento pero nada han conseguido hasta el momento. […] No hay un organismo que se ocupe de este problema…

El tipo de edificación en cuestión, ya sea un edificio de apartamentos o una antigua casa valiosa históricamente, o simplemente una propiedad comercial, importa poco en realidad en las áreas incluidas en la lista negra. Igual que no son las personas las incluidas en las listas negras, tampoco lo son los edificios en cuanto tales, sino las propias localidades.

En 1959, Nueva York se embarcó en un pequeño programa experimental para conservar los barrios de Manhattan que, si bien por una parte no lograban nuevas edificaciones, por otra no se consideraban ni mucho menos desahuciados físicamente o sin valor social. Desgraciadamente, los prestamistas ya habían juzgado a estos barrios como insalvables. *Simplemente para hacer que los edificios cumplieran la regulación,* el Ayuntamiento consideraba necesario obtener por vía legislativa un fondo oficial de quince millones de dólares para ponerlos a disposición de los

propietarios de esos barrios. Es tan difícil obtener dinero para cambios graduales que ha sido necesario crear un nuevo organismo público financiero para dar unas propinas para los fines más mínimos. La legislación al respecto se instrumentó de forma tan inepta que el fondo es prácticamente inutilizable, al menos cuando escribo estas líneas; además, es tan pequeño que no produciría mucho efecto en la ciudad.

Como ya dije anteriormente, las demarcaciones registradas en la lista negra sólo pueden obtener dinero convencional si el dinero llega en forma de cataclismo, y si se le emplea para segregar ingresos y usos según los principios de la Ciudad Jardín Radiante.

En la inauguración de un conjunto de Ciudad Radiante financiado por la iniciativa privada en Harlem, el presidente de la Junta de Manhattan saludó la ocasión como muy significativa, porque «al obtener la financiación privada los patrocinadores del proyecto han quebrado las barreras que los bancos habían establecido desde hace tiempo contra una política de inversiones sustanciosas en vivienda nueva en Harlem».

Las barreras se han roto en Harlem, pero sólo para invertir en proyectos de carácter cataclísmico.

El crédito convencional aparecerá de nuevo en los distritos incluidos en las listas negras si el Gobierno federal garantiza préstamos hipotecarios tan generosamente como hace en los proyectos de nuevas Ciudades Jardín suburbanas. Pero el Gobierno federal no respalda préstamos hipotecarios en suficiente cantidad como para estimular la construcción y rehabilitación de viviendas en solares, salvo en áreas con certificado de renovación con un plan aprobado. Un plan aprobado significa que incluso los edificios existentes han de ayudar a convertir el área en algo lo más parecido posible a una Ciudad Jardín Radiante. Normalmente, estos planes de reordenación dispersan —aún en áreas de baja densidad de población— entre la mitad y las dos terceras partes de los vecinos originarios. De nuevo se usa el dinero para financiar cataclismos. Y no se usa para crear diversidad urbana, sino para borrarla. Cuando pregunté a un funcionario dedicado a preparar la renovación de un distrito mediante la *demolición concreta* por qué los negocios se desarraigaban (en lugar de estimularlos) y por qué había que confinar el comercio en un centro comercial monopolista a imitación de la vida suburbana, dijo en primer lugar eso era el buen urbanismo. Luego, añadió: «Me plantea una cuestión académica. No lograríamos obtener la aprobación de la Administración Federal de la Vivienda para los préstamos con usos combinados». Tiene razón. No hay dinero disponible hoy para nutrir a los distritos urbanos preparados para la vida, y esta situación es azuzada y a menudo impuesta por el Gobierno. Así que sólo podemos culparnos a nosotros mismos.

Hay otro tipo más de dinero respetable disponible para los distritos en lista negra: el dinero para la construcción de vivienda pública. Aunque se habla mucho *de proyectos de bolsillo*, la chaqueta en cuestión debe ser la de Paul Bunyan. También

este dinero llega, casi invariablemente, de forma cataclísmica, y siempre segregando y etiquetando con su precio a la población.

East Harlem —como el Lowers East Side— ha recibido riadas de este dinero. En 1942 el East Harlem debía tener posibilidades tan buenas como el North End para rehabilitarse. Sólo cinco años antes, en 1937, un sobrio estudio de esta área patrocinado por el Ayuntamiento, apreció tantas mejoras y esperanzas allí que pensó en el East Harlem como el centro lógico de la cultura de inspiración italiana en Nueva York. El distrito poseía miles de empresarios al frente de establecimientos estables y prósperos muchos de ellos en su segunda o tercera generación. Tenía centenares de organizaciones culturales y sociales. Era un área con muchas viviendas pobres y desvencijadas (junto con otras muchas en excelente estado y bien restauradas), pero con una inmensa vitalidad y querido por muchas de sus gentes. El distrito poseía también la principal comunidad portorriqueña de la ciudad, miserablemente alojada, pero integrada por algunos de los primeros inmigrantes de la isla camino de convertirse en líderes, y un despliegue inmenso de establecimientos culturales, sociales y negocios portorriqueños.

Cuando el East Harlem fue incluido en la lista negra en 1942 aún fue capaz de pequeños milagros. El sector situado al pie del Triborough Bridge seguía restaurándose y rehabilitándose a pesar de los obstáculos. Los funcionarios de la Administración de la Vivienda, cuando fueron a desalojar al vecindario para que un inmenso conjunto amurallado, las Wagner Houses, pudiera construirse allí, se quedaron sorprendidos y confundidos de que mejo ras tan substanciales y abundantes tuvieran que derruirse. No se produjo ningún milagro sensacional que salvara el East Harlem. Para poder salir adelante con sus planes (incluidas muchas personas no afectadas directamente por las demoliciones municipales), mucha gente tuvo que irse después. Los que se quedaron, a pesar de los obstáculos para las mejoras y de los estragos de la inundación de dinero del submundo, que anegó hasta las rendijas más pequeñas, lo hicieron a fuerza de tenacidad y medidas extraordinarias.

Pues, en efecto, fue como si se hubiera decretado que el East Harlem era un país atrasado y desposeído, financieramente al margen de nuestra vida nacional normal. Hasta las sucursales de los bancos cerraron en un área con más de cien mil vecinos y miles de negocios; los comerciantes tenían que salir de la zona sólo para depositar sus ingresos diarios. Desapareció incluso el sistema de cartillas de ahorro escolares de las escuelas del distrito.

Después, igual que la generosidad de una nación rica puede enviar ayuda masiva a un país atrasado e indigente, este distrito se inundó con ayuda *extranjera* masiva, según las decisiones de expertos ausentes del remoto continente habitado por arquitectos y urbanistas. Llovió la ayuda para realojar a la gente, unos tres millones de dólares. Cuanto más caía, más graves eran los problemas y revueltas del East Harlem y más se parecía a uno país indigente y atrasado. Más de mil trescientos negocios con la desgracia de ocupar lugares designados para alojamientos fueron

eliminados y aproximadamente el 80% de sus propietarios se arruinaron. También fueron expulsados unos quinientos establecimientos no comerciales con fachada a la calle. Casi toda la población rehabilitada que se había quedado fue desarraigada y dispersada para *mejorarse a sí misma*.

La causa de los problemas del East Harlem no ha sido la falta de dinero. Tras la sequía llegaron mareas fantásticas. La cantidad invertida sólo por el tesoro de la vivienda pública era más o menos lo que perdió Ford con los Edsel. En el caso de un error como el del Edsel, hay un punto en el que se valora y detiene el gasto. Pero en el East Harlem, los ciudadanos siguen luchando contra más dinero invertido en la repetición de errores inadvertidos por quienes controlan las compuertas de la inversión. Espero que gastemos el dinero para ayuda extranjera de forma más inteligente de como lo gastamos en casa.

La carencia de dinero gradual echa a perder distritos urbanos dotados para la vida urbana y por tanto con un gran potencial para la mejora rápida. Lo cual también significa que no hay esperanza para los distritos carentes de una o más de las condiciones generadoras de diversidad que necesitan ayuda para adquirir esos suplementos así como dinero para los cambios normales y las reformas de estructuras gastadas.

¿Dónde está el dinero convencional que podría aplicarse a los cambios graduales? ¿Dónde va?

Una parte va a cataclismos planificados de desarrollo y renovación; otra parte mayor a la autodestrucción de la diversidad y a la ruina de los éxitos más destacados de una ciudad.

Hay mucho que no se invierte en las ciudades sino en los arrabales.

Como decía Harr, las autoridades crediticias no solamente tienen el poder de destruir, sino el poder de crear y el de desviar. Se refería específicamente a las autoridades crediticias gubernamentales y al uso de su autoridad para estimular la construcción en zonas suburbanas más que en las ciudades.

Los inmensos ensanches de las ciudades americanas no se han formado por accidente, menos todavía por el mito de la elección libre entre ciudades o ensanches. Los interminables ensanches suburbanos se hicieron posibles (y para muchas familias casi obligatorios) mediante la creación de algo que los Estados Unidos no tuvo hasta mediados de la década de los treinta: un mercado de créditos hipotecarios a escala nacional calculado para estimular la construcción de alojamientos en el extrarradio. Con la seguridad que ofrecían las garantías hipotecarias gubernamentales, un banco de New Haven podía y quería comprar hipotecas sobre viviendas suburbanas del Sur de California. Un banco de Chicago adquiere hipotecas sobre alojamientos de Indianapolis una semana, mientras que otro banco de Indianapolis, a la semana siguiente, las adquiere en Buffalo o en Atlanta. Hoy ya no es necesario que estas hipotecas lleven la garantía gubernamental. Pueden ser simplemente una repetición,

sin garantías, del tipo de urbanización y construcción que se ha hecho rutinario y es aceptado normalmente por los garantes.

Un mercado nacional hipotecario tiene la ventaja obvia de acercar la demanda de dinero a una oferta distante de dinero, de forma rápida y detallada. Pero cuando se concentra en grado tan alto en un solo tipo de inversión, también tiene desventajas.

Como la gente de Back-of-the-Yards averiguó, puede no haber relación entre los ahorros creados y necesitados por una ciudad y la inversión inmobiliaria en esa ciudad. Tan remota es la relación que, en 1959, cuando una de las cajas de ahorro de Brooklyn anunció que el 70% de sus préstamos había sido facilitado cerca de casa, el *New York Times* consideró el hecho una noticia que merecía grandes titulares en sus páginas financieras. Cerca de casa es una definición un tanto elástica. Resultó que ese 70%, había sido empleado en Nassau County, un enorme amasijo de nuevos ensanches en Long Island, lejos ya de Brooklyn. Entre tanto, gran parte de Brooklyn sufre la sentencia de muerte de la lista negra.

La gente de la ciudad financia la edificación de los ensanches. Por supuesto, una de las misiones históricas de las ciudades, estos lugares maravillosamente productivos y eficaces, es financiar la colonización.

Pero todo se puede agotar.

Es obvio que ha habido cambios en las fuentes de inversión de la construcción urbana durante los últimos treinta años. El crédito y el gasto se han institucionalizado en mayor medida que en el pasado. Lo equivalente a individuos que prestaban dinero en la década de los veinte, por ejemplo, puede muy bien ser hoy individuos que pagan sus impuestos y su seguro de vida y lo que se gasta o presta para la construcción de viviendas, lo gastan y prestan el Gobierno o las compañías de seguros. Los pequeños bancos locales, como aquél tan singular de Nueva Inglaterra que prestaba dinero en su vecindad incluida en la lista negra, desaparecieron con la Depresión y con las fusiones que vinieron después.

¿Significa todo esto que nuestro dinero —hoy más institucionalizado— sólo puede utilizarse de manera cataclísmica? ¿Son las grandes burocracias financieras peces tan gordos que sólo pueden operar en ciudades de peces gordos, préstamos ingentes, inmensos y abruptos cambios? Un sistema que, en alguna variante, es capaz de dar créditos pequeños, suavemente, para la compra de enciclopedias y paquetes de vacaciones, ¿sólo puede, en sus otras variantes, distribuir el crédito violentamente, en lotes completos?

El dinero de la construcción urbana no opera de manera cataclísmica por sus necesidades y fuerzas internas y propias. Opera cataclísmicamente porque nosotros, como sociedad, así lo hemos pedido. Creímos que nos convendría y lo tuvimos. Y ahora lo aceptamos como si fuera una ordenanza divina o del sistema.

Pero veamos, desde el punto de vista de lo que hemos pedido y de lo que explícitamente hemos permitido, los tres tipos de dinero que modelan nuestras

ciudades, comenzando por el más importante: las fuentes de crédito convencionales no gubernamentales.

La idea de desviar enormes sumas de dinero para el tenue crecimiento suburbano *a expensas de los hambrientos distritos urbanos* no la inventaron los prestamistas hipotecarios (aunque, al igual que los constructores suburbanos, han adquirido ahora un oculto interés en esta rutina). Tampoco el ideal y los métodos de lograrlo tiene su origen lógico en nuestro sistema de crédito. Tiene su origen en ciertos pensadores sociales de altas miras. En la década de los treinta, cuando se diseñaban los métodos de la Autoridad Federal de la Vivienda para el estímulo del desarrollo suburbano, casi todos los sabios del Gobierno —de derecha a izquierda— estaban a favor de estos objetivos, aunque diferían en los métodos. Unos años antes Herbert Hoover había inaugurado la primera Conferencia sobre la Vivienda en la Casa Blanca con una requisitoria contra la inferioridad moral de las ciudades y un panegírico de las virtudes morales de las casitas, las ciudades de provincia y el césped. En el polo político opuesto, Rexford G. Tugwell, administrador federal responsable de las áreas piloto Cinturón Verde del New Deal, explicó: «Mi idea es alejarse de los centros de población, coger terreno barato, construir una comunidad entera y atraer a la gente allí. Después volver a las ciudades, derribar todos los barrios bajos y convertirlos en parques».

El uso cataclísmico de dinero para los ensanches suburbanos y la correspondiente indigencia de todas las partes de la ciudad que la urbanística ortodoxa selló como barrios bajos era precisamente lo que querían para nosotros nuestros sabios; no escatimaron esfuerzos y lo lograron. Lo logramos.

El patrocinio social deliberado del crédito privado cataclísmico para proyectos de renovación y desarrollo es incluso más obvio. En primer lugar, la sociedad pone sus propios fondos de subvención para la demolición para estos cambios cataclísmicos, sólo para hacer financieramente posible la subsiguiente inversión privada cataclísmica. La sociedad supervisa también que la inversión privada se use *específicamente* para crear formas de seudociudad y para combatir la diversidad urbana. La sociedad va aún más lejos, con sus incentivos a las garantías hipotecarias para la renovación, pero insiste en que la creación así garantizada sea estática. Así se pone fuera de la ley el cambio gradual en el futuro.

El patrocinio social de estos cataclismos se da por supuesto. Es la contribución del público a la reconstrucción de la ciudad.

Lo que el público ya no comprende tan bien es que, al patrocinar estos usos cataclísmicos de la inversión privada en las ciudades, ha elegido y forzado elecciones entre diversas formas de inversión privada.

Para comprender esto hemos de entender primero que los subsidios oficiales a la demolición en general o concreta no son ni muchísimo menos los únicos subsidios. Subsidios *involuntarios*, en enormes cantidades, van a parar a estas iniciativas.

Cuando se adquiere tierra para el desarrollo o la renovación, se adquiere mediante

la expropiación forzosa, un poder que corresponde en exclusiva al Gobierno. Además, la amenaza de la expropiación es utilizada para forzar la sumisión a los esquemas de reordenación en propiedades que aún no han sido adquiridas.

La expropiación forzosa, muy familiar y útil como medio de adquirir la propiedad necesaria para usos públicos, se ha extendido —bajo las leyes de renovación— a la adquisición de propiedades para usos y beneficio privados. Esta distinción era el punto del que dependía la constitucionalidad de las leyes de reordenación y desarrollo. El Tribunal Supremo declaró que la sociedad tenía el derecho —mediante sus legisladores— de hacer este tipo de elección entre los propietarios y empresarios privados; tiene derecho a coger la propiedad de uno para beneficiar a otro, como medio para conseguir objetos que, a juicio del legislador, son de interés público.

Este uso de la expropiación forzosa hace más que volver físicamente posible el montón de folletos de los proyectos. Los hace financieramente posibles debido a los subsidios involuntarios que implican. La cuestión de los subsidios involuntarios fue bien explicada por Anthony J. Panuch, experto en gerencia, en un informe de 1960 dirigido al alcalde, sobre las reticencias al desarrollo y alojamiento en la ciudad de Nueva York:

La consecuencia directa del ejercicio de la expropiación forzosa sobre el arrendatario de locales comerciales es drástica y a menudo ruidosa. Cuando el Gobierno expropia propiedad está obligado a pagar solamente lo que *adquiere* para sí, pero no lo que se *toma* del propietario.

Cuando el Gobierno expropia una de estas propiedades no adquiere un negocio, sino solamente su local, y sólo tiene que pagar por éste. El propietario no percibe nada por la pérdida de su negocio y de su clientela, ni por los pagos que haya hecho sobre el local, ya que en los alquileres con opción a compra se establece siempre que en caso de expropiación el contrato se rompe sin ninguna compensación para el arrendatario.

Aunque de hecho le quitan toda su propiedad y toda su inversión, no recibe prácticamente nada.

El informe continúa ofreciendo un ejemplo ilustrativo:

Un farmacéutico compró un local destinado a farmacia por algo más de cuarenta mil dólares. Unos años después el edificio en el que estaba radicado su negocio fue expropiado. La suma total percibida por el farmacéutico fueron tres mil dólares como indemnización, que tuvo que entregar para liquidar la hipoteca sobre los muebles. Toda su inversión inicial desapareció.

Ésta es una historia triste y corriente de renovación y realojo, y una razón por la cual los comerciantes luchan sañudamente contra estos planes. Ellos están subvencionando esa política, no con una parte de sus impuestos, sino con sus medios de vida, con los ahorros para la universidad de sus hijos, con años de su pasado confiando en el futuro, con casi todo lo que tienen.

El informe Panuch sugiere después lo que innumerables cartas al director,

ciudadanos en las audiencias públicas y editoriales de los periódicos han ya sugerido por su cuenta: «La comunidad en conjunto debería soportar los costes del progreso comunitario; estos costes no deberían imponerse sobre las víctimas desafortunadas del progreso de la comunidad».

Pero no parece que la comunidad en su conjunto esté preparada para soportar esas cargas, ni lo va a estar. Los funcionarios del desarrollo y los expertos de la vivienda palidecen cuando se les sugiere esto. De tener que hacerse cargo de todos los costes, los subsidios públicos para el desarrollo y la construcción de viviendas se elevarían excesivamente. En la actualidad, el desarrollo a beneficio de particulares se justifica ideológica y fiscalmente diciendo que la inversión en subsidios públicos revertirá tras un período razonable en la forma de una mayor recaudación de impuestos sobre las mejoras. Si los subsidios involuntarios que hacen posible esta política se incluyeran como costes públicos, el incremento en el volumen de estos últimos se desproporcionaría totalmente en relación con los impuestos que se espera percibir posteriormente. Por su parte, la construcción de vivienda pública calcula un coste de diecisiete mil dólares por unidad de alojamiento. Si los subsidios involuntarios se integraran en los costes públicos, el gasto de estas viviendas se remontaría a niveles políticamente irreales. Estas dos operaciones, política de *renovación* y política de vivienda pública, con su destrucción global, son intrínsecamente dos formas despilfarradoras de reconstruir ciudades y, comparado con sus costes totales, su contribución real a los valores ciudadanos es realmente patética. Hoy la sociedad ignora estos hechos de la vida porque una alta proporción de los costes globales corren por cuenta de unas víctimas involuntarias y no se suma oficialmente. Pero los costes están ahí. La construcción de complejos de vivienda como forma de transformación urbana, tiene tan poco sentido financiera como socialmente.

Cuando una compañía de seguros de vida o alguna caja de previsión vierte cantidades cataclísmicas de dinero en la construcción de conjuntos residenciales o esquemas de renovación para una población etiquetada con un precio, no se recrea en un comportamiento en cierto sentido necesario para los fondos de inversiones del siglo XX. Están haciendo lo que la sociedad les ha pedido específicamente y lo que ésta ha hecho únicamente posible empleando un poder social extraordinario y despiadado.

En el caso del uso cataclísmico del crédito convencional para la autodestrucción de la diversidad, la situación es diferente. Aquí los efectos cataclísmicos no se deben en absoluto a una vasta cantidad de crédito, sino a un agregado de muchas transacciones individuales que coinciden en concentrarse intensamente sobre una misma demarcación y al mismo tiempo. La sociedad no ha producido ningún estimulante deliberado de esta destrucción del éxito destacado. Pero la sociedad tampoco ha hecho nada por frenar o desviar esta riada de dinero que destruye las ciudades.

La inversión privada forma las ciudades, pero las ideas (y las leyes) sociales forman la inversión privada. Primero viene la imagen de lo que queremos y luego se adopta la maquinaria para producir esa imagen. La maquinaria financiera se ha ajustado para crear imágenes anticiudad porque, y sólo porque, nosotros mismos como sociedad pensamos que era bueno para nosotros. Cuando pensemos, si lo hacemos, que la ciudad viva y diversificada, capaz de cambiar y mejorar continuamente, es un objetivo deseable, entonces ajustaremos nuestra maquinaria financiera para lograrlo.

En el caso del uso cataclísmico de fondos públicos para la reconstrucción urbana, hay menos razones que en el caso del crédito privado para suponer que sucede porque sí. El dinero para la construcción de vivienda pública se emplea de manera cataclísmica, y no en la gradual y regular mejora de las calles y los distritos, porque creemos que un cataclismo es bueno para los vecinos de los barrios bajos y una demostración para el resto de nosotros de la buena vida urbana.

No hay ninguna razón intrínseca por la que los fondos fiscales y el crédito oficial no se empleen en acelerar la rehabilitación, en lugar de desplazar y amurallar los barrios bajos. Para subvencionar la vivienda hay métodos enteramente diferentes de los que se emplean ahora. Trataré esta cuestión en el próximo capítulo.

Tampoco hay ninguna razón intrínseca que justifique la segregación y congregación de los edificios públicos en centros culturales o cívicos cataclísmicos. Pueden ser construidos como ingredientes de cambio gradual, como complemento y animación de sus matrices de vida ciudadana. Hacemos lo contrario sólo porque creemos que es correcto.

El mundo financiero de las sombras es difícil de controlar socialmente, pero podemos hacer mucho para frenar al menos sus efectos cataclísmicos. Las listas negras son una práctica que abre maravillosas oportunidades para un uso cataclísmico del dinero especulativo. A este nivel, el problema ya no es el dinero especulativo como tal, sino la contención (estimulada socialmente) de la inversión convencional.

El uso cataclísmico del dinero público también permite, como subproducto, maravillosas oportunidades al dinero del submundo financiero. Para entender por qué esto es así, hemos de entender primero que los propietarios de solares de barrios bajos, a diferencia del farmacéutico del informe Panuch, se benefician notablemente del uso general de la expropiación forzosa. Cuando se compra una finca por vía de expropiación, se tienen normalmente en cuenta tres factores para estimar la compensación (el precio de venta). Estos son los valores adscritos a la propiedad, el valor de reemplazo del edificio y las ganancias actuales del edificio (a distinguir del volumen de venta del negocio que pueda albergar). Cuanto más explotado esté un inmueble, más altas serán sus ganancias y, por consiguiente, más recibirá el propietario por él. Tan. rentables son las expropiaciones para los propietarios de fincas en los barrios bajos que algunos de ellos convierten en su oficio el comprar inmuebles en áreas ya condenadas, superpoblándolos después, elevando los

alquileres, no tanto por los beneficios que puedan hacer en el intervalo como por los beneficios a obtener con la venta pública del inmueble. Para combatir este singular chanchullo algunas ciudades han aprobado leyes de *transferencia rápida* que técnicamente transfieren a propiedad pública los títulos de propiedad de un lugar el mismo día de su declaración de expropiación (dejando las negociaciones relativas a los precios de venta para más tarde)[4].

Donde hay edificios explotados, sus dueños se lucran con la demolición. Pueden (y parece que lo suelen hacer) usar las indemnizaciones para comprar más propiedades de las que tenían anteriormente, en nuevas demarcaciones que convierten en barrios bajos. Si el nuevo barrio es expropiado también, tanto mejor para la fortuna y posesiones de estos especuladores. En Nueva York, algunos de estos inversores no solamente transfieren su dinero a otras demarcaciones, sino incluso sus arrendatarios, ayudando a la ciudad a solventar el problema del *realojo*. El desplazamiento de los barrios es eficaz a su modo. Se autofinancia.

Una vez más, el uso cataclísmico del dinero del inframundo financiero para crear nuevos barrios bajos no es un problema que implique a este dinero. En un cierto grado, es un problema que se deriva del desplazamiento (socialmente reforzado) de dichos barrios.

Finalmente, el uso catastrófico del dinero del mundo de las sombras podría controlarse mejor mediante una política fiscal, tal y como se sugería en el Informe Panuch:

Ningún tipo de legislación ni de reducción de impuestos sobre la rehabilitación de viviendas aprobado por las autoridades del ramo del Ayuntamiento de Nueva York podrá competir en rapidez con la formación de barrios indeseables *hasta que* y *a menos que se eliminen los beneficios derivados de la especulación de fincas e inmuebles en estos barrios mediante un sistema impositivo adecuado* (imposición sobre la base de los beneficios, si es necesario) para superar los efectos de la estructura del Impuesto Federal sobre la Renta, la depreciación y otras provisiones sobre ganancias del capital que hacen de la propiedad de fincas *indeseables* una especulación altamente ventajosa para los caseros…

Un propietario en un área congestionada, donde la necesidad de alojamiento es desesperada y donde los alquileres suben hasta donde se aguante, no necesita conservar su propiedad. Se embolsa, año tras año, la ayuda por la depreciación anual y cuando ha reducido a cero el valor nominal de su propiedad, aún la vende a un precio que *capitaliza sus altos alquileres*. Una vez efectuada la venta, paga en concepto de impuestos un 25% de las ganancias de capital sobre la diferencia entre el valor nominal y el precio de venta. Entonces adquiere otra propiedad indeseable y vuelve a recomenzar el proceso. Una inspección del grado de saturación por parte de la Oficina de la Renta Interior y de los beneficios obtenidos por estos propietarios determinaría la cantidad de impuestos y multas adeudados como resultado de los embolsos efectuados por concepto de una supuesta depreciación.

Los cínicos —por lo menos, los cínicos a los que yo me refiero— piensan que el dinero especulativo hace hoy ganancias tan substanciosas y fáciles porque la inversión del mundo de las sombras representa intereses muy poderosos, con mucho que decir tras los escenarios legislativos y administrativos. No tengo ningún medio de saber si esto es verdad. Sin embargo, me inclinaría a pensar que nuestra apatía a este respecto tiene algo que ver con esta situación. Algunos profesionales de la vivienda han racionalizado de forma plausible los beneficios que el inframundo de las sombras obtiene, como un subproducto de las operaciones de reconstrucción urbana. «La sociedad ha creado los barrios bajos —dicen— y es perfectamente justo que la sociedad pague lo necesario para eliminarlos». Decirlo así elude la cuestión de a quién paga la sociedad y dónde va ese dinero después. Asimismo, la apatía se refuerza con el confortable pensamiento de que el problema de los barrios bajos se resuelve en cualquier caso mediante la demolición de los edificios. Pero nada está más lejos de la verdad.

Es tan fácil echar la culpa de la decadencia de las ciudades al tráfico, a los inmigrantes o a los caprichos de la clase media… La decadencia de las ciudades se agrava y complica. Se remonta a lo que creemos que queremos y a nuestra ignorancia sobre el funcionamiento de las ciudades. Las formas en que se utiliza —o se retiene — el dinero para la construcción urbana son hoy instrumentos poderosos de la decadencia. Las formas en que se usa el dinero deben convertirse en instrumentos de regeneración, dejar de ser instrumentos que compran violentos cataclismos y llegar a convertirse en instrumentos que favorezcan un cambio más suave, continuo, gradual y complejo.

Cuarta parte

Tácticas diferentes

17
Viviendas subvencionadas

Una mayoría de los fines propuestos a lo largo del libro, tales como promocionar la diversidad, rehabilitar los barrios bajos, nutrir calles animadas, no son hoy reconocidos como objetivos específicos de la urbanización de las ciudades. Por ello, los urbanistas y los organismos encargados no poseen ni tácticas, ni estrategia para estos fines.

Sin embargo, aunque la planificación urbana carece de tácticas para construir ciudades que funcionen como ciudades, posee muchas tácticas. Buscan realizar locuras estratégicas. Desgraciadamente, son eficaces.

En esta sección estudiaré algunos temas que se reconocen ya como parte de la planificación urbana; viviendas subvencionadas, tráfico, diseño visual urbano y métodos analíticos. Son materias respecto de las cuales la urbanística convencional moderna tiene objetivos y por tanto posee tácticas, tantas y tan atrincheradas que, cuando se ponen en tela de juicio sus propósitos, se justifican en general *en términos de las condiciones que otras tácticas imponen*; por ejemplo: «Hemos de hacer esto para obtener préstamos federales». Nos convertimos en prisioneros de nuestras tácticas y apenas miramos las estrategias que van detrás.

Vamos a comenzar con las tácticas de las viviendas subvencionadas, porque las tácticas inventadas y adornadas durante muchos años para hacer realidad grupos de viviendas para familias pobres ha infectado profundamente las tácticas urbanísticas en todos los sentidos. «¿Ha fracasado completamente la política oficial de viviendas?», se ha preguntado el experto en el ramo Charles Abrams, después de haber fustigado esa política por su pésima concepción en cuanto a los objetivos a cubrir y por haber alcanzado el *absurdo* al combinarse con la demolición y limpieza urbana.

Su contestación fue la siguiente:

No. Ha demostrado muchas cosas […] Ha demostrado que las grandes áreas carcomidas son recuperables, reordenables y reconstruibles. Ha ganado la aprobación pública para las mejoras urbanas en gran escala y establecido una base legal para ellas. Ha demostrado también que […] los bonos de viviendas son valores absolutamente garantizados; que la provisión de lecho es una tarea que corresponde al Gobierno; que el mecanismo de la Agencia de Vivienda puede operar al menos sin estafa. No son logros pequeños.

Y de hecho, no lo son. Los instrumentos como demolición a gran escala, desplazamiento y amurallamiento de barrios bajos, construcción planificada, segregación según ingresos, segregación de usos son imágenes y tácticas tan

presentes que los reconstructores urbanos, y también la mayoría de los ciudadanos corrientes, se quedan en blanco cuando intentan pensar en la reconstrucción urbana sin ellos. Para superar este obstáculo hay que comprender primero la concepción errónea originaria que está en la base de toda esta estructura fantasiosa.

Una amiga mía llegó a los dieciocho años creyendo que los niños venían al mundo a través del ombligo de la madre. Lo imaginó cuando todavía era muy niña y, aunque desde entonces oyó muchas cosas al respecto, las modificaba y acomodaba de acuerdo con su idea inicial, pues era una muchacha brillante e ingeniosa. Por esta razón, cuanto más aprendía, más razones creía encontrar para sostener su inicial suposición. Ejercitaba así, de una manera un tanto rara, uno de los talentos humanos más ingeniosos, universales y penosos. Creaba una nueva racionalización por cada una que le demolían, de forma que era imposible sacarle de su error haciendo leña de sus argumentos. Para apearla de su pócima intelectual fue necesario recurrir a una descripción anatómica del ombligo. Cuando su familia consiguió por fin liberarla de este error de la infancia relativo a la naturaleza y empleo del ombligo, mi amiga ejercitó con prontitud otro inteligente y más alentador talento humano. Asimiló la verdad con tanta rapidez y aprovechamiento que llegó a ser una excelente profesora de biología (y, posteriormente, engendró también una amplia prole).

La confusión relativa al funcionamiento real de las ciudades que crece en torno y sobre la noción de los conjuntos de viviendas subvencionadas ya no está sólo en nuestra mente. Ahora es ya un engrudo de instrumentos legislativos, financieros, arquitectónicos y analíticos aplicados a las ciudades.

En nuestras ciudades viven personas demasiado pobres para pagar la clase de alojamiento que nuestra conciencia pública (muy justamente, creo) nos dice que deben tener. Por si fuera poco, en muchas ciudades la oferta de vivienda es demasiado pequeña para alojar sin superpoblación a la gente y la cantidad necesaria de viviendas adicionales no coincide necesariamente con la capacidad real de los interesados para pagarlas. Por todos estos hechos necesitamos subvenciones para al menos parte de las viviendas urbanas.

Parecen razones simples y honestas para subvencionar la vivienda. Pero no dicen nada de cómo han de suministrarse esos subsidios, tanto financiera como físicamente.

Pero veamos ahora lo retorcidas y rígidas que pueden volverse y se han vuelto estas razones dando otra respuesta aparentemente sencilla pero ligeramente diferente a la pregunta, *¿cuál es la razón para subvencionar las viviendas?*

La contestación que hace tiempo aceptamos dice así: necesitamos subsidios a la vivienda para cuidar de esa parte de la población que no puede ser alojada por la empresa privada.

Y, sigue la respuesta, en cualquier caso, mientras sea necesario, las viviendas subvencionadas deben encarnar y demostrar los principios de la buena vivienda y urbanización.

Esta respuesta es terrible, y sus consecuencias son terribles. Una torsión de la semántica nos ofrece de repente a unas *personas que no pueden ser alojadas por la empresa privada* y, por tanto, han de ser alojadas por otro. Pero en la vida real se trata de personas cuyas necesidades de alojamiento no son específicas por sí mismas ni ajenas a la competencia corriente y a la capacidad de la empresa privada, como podrían ser las necesidades de vivienda de los presos, los marineros en alta mar o los locos. La empresa privada puede satisfacer perfectamente necesidades de alojamiento corrientes. Lo peculiar de esas personas es simplemente *que no pueden pagarlas*.

Con una rapidez asombrosa, sin embargo, *las personas que no pueden ser alojadas por la empresa privada* se han convertido en un grupo estadístico con necesidades de alojamiento peculiares, como los presos, basado en una única variable: sus ingresos. Para aplicar el resto de la respuesta, este grupo estadístico pasa a ser una colección especial de conejillos de Indias para que jueguen los utopistas.

Aun cuando los utopistas hubieran tenido planes con algún sentido social para las ciudades, es un error aislar una parte de la población, segregada por sus ingresos, en barrios propios con un esquema de comunidad propio y distinto. Lo de *separados pero iguales* no trae más que problemas en una sociedad en la que a la gente no le enseñan que las castas son parte del orden divino. Lo de separados pero mejores es una contradicción innata allí donde la separación se refuerza con una forma de inferioridad.

La idea según la cual el conceder un subsidio requería que estas personas fuesen alojadas por alguien distinto de la empresa privada y los caseros habituales era una aberración en sí misma. El Gobierno no asume la propiedad o la administración de granjas subvencionadas o de líneas aéreas subvencionadas. Por lo general, el Gobierno no suele asumirla dirección de los museos que reciben subsidios de los fondos públicos. Tampoco asume la propiedad o la administración de los hospitales comunitarios cuya construcción es hoy posible gracias a los subsidios del Gobierno[1].

La vivienda pública es una excepción de otras formas lógicamente análogas de capitalismo y de gobierno que hemos desarrollado; incorpora la creencia de que el Gobierno debe asumir un servicio simplemente porque contribuye a subvencionarlo.

Como carecemos de cualquier ideología que coloque al Gobierno como el casero y el dueño de la vivienda pública en contexto con el resto de nuestra vida nacional, tampoco tenemos idea de cómo lidiar con algo así. Los burócratas que construyen y dirigen estos lugares —siempre aterrorizados no sea que sus caprichosos señores, los contribuyentes, critiquen la limpieza, la moral o las diversiones de los inquilinos y echen la culpa a los burócratas— son en algunas cosas excesivamente arrogantes y en otras excesivamente tímidos.

Como el Gobierno es el casero, es un competidor potencial de los propietarios privados; para impedir la competencia desleal, hay que establecer exclusividades. La población también se exclusiviza, y se le desplaza de una a otra región de

exclusividad según cuánto dinero gane.

La respuesta de que hay personas *que no pueden ser alojadas por la empresa privada* fue absolutamente desastrosa también para las ciudades. La ciudad en tanto organismo desapareció a una velocidad sideral. Se convirtió, en teoría, en una colección estática e inerte de lugares donde plantar esos paquetes segregados de estadísticas.

Desde el comienzo, toda esta concepción no tenía nada que ver con la verdadera naturaleza del problema, ni con las simples necesidades financieras de las personas interesadas, ni con las necesidades y el funcionamiento de las ciudades, ni con el resto de nuestro sistema económico, ni siquiera con el significado de hogar tal y como evolucionó en nuestra tradición.

Lo mejor que puede decirse de esta concepción es que dio ocasión de experimentar algunas teorías urbanísticas físicas y sociales que no prosperaron.

El problema de cómo administrar las subvenciones a las personas incapaces de costearse su propia vivienda es, fundamentalmente, el problema de cómo compensar la diferencia entre lo que pueden pagar y los costes reales de esas viviendas. La vivienda puede ser proporcionada por los propietarios privados y los caseros; la diferencia puede ser cubierta a los propietarios, bien directamente en forma de subsidios, o indirectamente, como suplementos a los inquilinos destinados a pagar el alquiler. Las tácticas para inyectar estos subsidios son infinitas; en los edificios viejos, en los nuevos o en los reformados.

Por mi parte sugeriré un método aquí, no porque sea el único razonable, sino porque es un método capaz de ayudar a resolver algunos de los problemas actuales más difíciles del progreso urbano. En especial, es un medio de introducir la construcción nueva de forma gradual y no cataclísmica, de introducir la construcción nueva como un ingrediente de la diversidad vecinal y no de uniformidad, de llevar la construcción privada a distritos incluidos en la lista negra y de ayudar a los barrios bajos a rehabilitarse más rápidamente. Puede ser útil para la resolución de otros problemas, como veremos, junto con su utilidad básica como alojamiento.

Podemos llamarlo el método de la renta garantizada. Las unidades físicas implicadas serían edificios, inmuebles —no urbanizaciones—, edificios para edificar entre los otros edificios, viejos o nuevos, de las calles de una ciudad. Estos edificios de renta garantizada serían de diferentes clases y tamaños, según el tipo de barrio, las dimensiones del solar y todas las consideraciones que normalmente influyen en el tamaño y el tipo de las viviendas habituales.

Para inducir a los propietarios privados a erigir estos edificios en los barrios donde se necesitan para sustituir a inmuebles deteriorados o para aumentar la oferta de viviendas, el organismo gubernamental, al que llamaré Oficina de Subvenciones a la Vivienda (OSV), ofrecería dos tipos de garantías a los constructores.

Primero, la OSV garantizaría al constructor que éste obtendrá los fondos

necesarios para las obras. Si el constructor obtuviera un préstamo de una institución crediticia convencional, la OSV garantizaría la hipoteca. Si el constructor no obtiene dicho crédito, la OSV se lo facilitaría directamente, un respaldo necesario por la existencia de listas negras concertadas de crédito, pero necesario solamente si para este programa fuera imposible obtener préstamos procedentes de fuentes convencionales a unos tipos de interés razonablemente bajos para las hipotecas garantizadas.

Segundo, la OSV garantizaría a estos constructores (o a los propietarios que posteriormente adquieran los inmuebles) una renta por las viviendas del inmueble suficiente para compensarles económicamente.

En pago por poner a disposición de los particulares los fondos necesarios y a fin de garantizar al edificio un ingreso procedente de las rentas de los inquilinos en todos los domicilios ocupados, la OSV exigiría que el propietario: construya el edificio en un barrio previamente designado y en ocasiones en un solar determinado de aquél; seleccione, en la mayoría de los casos, sus inquilinos de entre los solicitantes de una determinada área o grupo de inmuebles. Normalmente sería un área cercana, pero en algunos casos pudiera no ser así. Pronto veremos la utilidad de estas condiciones, pero primero es necesario mencionar la tercera y última función del organismo responsable de las subvenciones, la OSV.

Después de que el propietario haya seleccionado sus inquilinos entre los solicitantes, la OSV estudiaría los ingresos de los seleccionados. No tendría poder para examinar ninguna otra información sobre ellos a excepción de sus ingresos y el hecho de que efectivamente provengan del área o de los edificios designados. Tenemos a nuestra disposición cuerpos legales y organismos ejecutivos para todas las materias asociadas, como las respectivas obligaciones de propietarios e inquilinos, policía, bienestar social y la OSV no ha de asumir estas funciones. Esto no es una transacción vaga, inútil y humillante para el propósito general de elevar el alma humana. Es una transacción digna y mercantil sobre el alquiler de un alojamiento, ni más, ni menos.

Los inquilinos que no pudieran pagar una renta (es decir los que no pudieran hacerse cargo completo de los costes) serían, al menos al principio del programa, los preferidos de entre la masa de solicitantes. La OSV cubriría las diferencias. El examen de los ingresos, considerando el tamaño de la familia, se haría sobre una base anual, como la declaración de impuestos. Se utiliza normalmente para la vivienda pública (aunque combinado con cotilleo gratuito y mucho cuento sobre otros asuntos) y es un concepto que empleamos, bastante bien, para otros propósitos. Por ejemplo, las universidades utilizan esta técnica para determinar la cuantía de las becas sobre la base de las necesidades.

Si los ingresos familiares aumentan, su porcentaje en el alquiler sube, y por consiguiente disminuye el porcentaje del subsidio. Si una unidad familiar llega a poder pagar todo el alquiler y mientras sea así, la OSV dejaría de ocuparse de dicha

vivienda. La familia o individuo podría quedarse para siempre en la vivienda, pagando el alquiler.

Si estos edificios de renta garantizada consiguen conservar los inquilinos que mejoren sus condiciones financieras, quedará más subsidio disponible para otros edificios y otras economías domésticas. Este programa estimularía la estabilidad y acompañaría la autodiversificación entre la gente en la misma medida y con la misma velocidad con la que el programa de construcción se expande sobre una cantidad dada de renta subvencionada. Tendría que ser receptivo a las necesidades de la gente que puede elegir, y a los principios que construyen vecindades magnéticas, seguras, interesantes, en las que la gente se queda por elección. Si fracasa en este sentido, su propio fracaso detendría su expansión. Dicha expansión no representaría una amenaza para los constructores privados y los caseros (como la expansión de la vivienda pública), puesto que los constructores privados y los caseros serían los propietarios directos de la expansión. Tampoco es una amenaza alguna para las instituciones privadas de crédito, pues sus funciones sólo serían suplantadas en el caso de ellas mismas no deseen participar en la financiación.

El propietario tendría garantizada la renta económica anual durante todo el período de amortización de la hipoteca. Dicho período podría variar entre treinta y cuarenta años, y esta variación es deseable porque producirá diferentes tipos de edificios, y porque introducirá cierta variabilidad en la antigüedad de los edificios de renta garantizada con vistas a su demolición definitiva o su conversión para otros usos. Por supuesto, conforme fuera pasando el tiempo, la gradual continuidad de la construcción nueva en un distrito determinado aportaría, por este medio o por otro cualquiera, una variación del momento en el que la vida de los edificios, o de su uso original, puede terminar, si es necesario.

Una definición de renta económica incluiría los costes de amortizaciones fijas y deuda, mantenimiento y gastos generales, que se ajustarían de acuerdo con los cambios del poder adquisitivo (factor tomado en consideración muy corrientemente para otros costes fijos de renta o de cargas soportadas); una cifra de beneficio o de beneficios y administración, y los impuestos sobre bienes raíces, un punto sobre el que volveré a hablar más adelante, en este capítulo.

Podría igualmente exigirse al propietario que aportase al inmueble una cantidad ligeramente inferior a la que normalmente aporta el Instituto Federal de la Vivienda con sus préstamos garantizados para el desarrollo suburbano, para ayudar a restablecer el equilibrio que ha sangrado a las ciudades del dinero de la construcción.

Al final, la mayor parte del subsidio asignado a las viviendas de renta garantizada serviría para pagar los costes de capital derivados de la construcción, como hacen ya los organismos públicos en su política de viviendas. Sin embargo, el proceso sería el opuesto al método empleado en la vivienda pública.

En la vivienda pública, los costes de capital de la construcción los aporta directamente el Gobierno. Las autoridades locales de la vivienda emiten bonos a

largo plazo para financiar los costes de edificación. El pago de estos bonos se cubre con donaciones del Gobierno federal (y en ocasiones de los estados). El dinero de los alquileres de inmuebles de renta baja solamente cubre los costes administrativos locales, gastos generales y mantenimiento, gastos todos, dicho sea de paso, muy altos en la vivienda pública. Con el dinero de estos alquileres, los arrendatarios de la vivienda pública adquieren más impresos, más tiempo de conferencias y más combatientes del vandalismo que ningún arrendador haya podido adquirir desde que el mundo es mundo. En las viviendas públicas, los alquileres se subvencionan por el procedimiento consistente en subvencionar directamente los costes de capital y quitarlos de la ecuación correspondiente.

En el sistema de renta garantizada los costes de capital permanecerían en la ecuación de la renta. La amortización del capital se incluiría asimismo en la renta y, hasta el punto en que sea necesario subvencionar los alquileres, los costes de capital quedarían así subvencionados automáticamente. De una u otra manera, directamente o a través de los alquileres, hay que pagar los costes de capital. La ventaja de subvencionarlos a través de subvencionar los alquileres consiste en que el capital subvencionado se vuelve mucho más flexible en lo que se refiere a los arrendatarios. No es necesario segregar a las familias según sus ingresos ni incluir esos ingresos rígidamente, como ha de hacerse cuando el subsidio al capital es un factor fijo, en el concepto de arrendamiento.

Otro factor fijo que segrega a las personas por sus ingresos en los inmuebles subvencionados podía eliminarse en un sistema de construcción de renta garantizada. Se trata en este caso de rebajar o eliminar los impuestos sobre la propiedad inmobiliaria. La mayoría de las urbanizaciones de renta baja de propiedad pública no pagan este impuesto. Muchas urbanizaciones de renta media consiguen rebajas o moratorias de impuesto a fin de reducir sus alquileres o, en el caso de cooperativas, sus gastos corrientes. Todas éstas son formas de subsidios, por supuesto, y requieren de manera concomitante limitaciones en los ingresos de los arrendatarios —por lo menos, cuando entran a vivir—, para que los que pueden pagar aquellos impuestos como parte de los costes de su alojamiento no viajen gratis a costa de otros contribuyentes.

En un sistema de renta garantizada los impuestos sobre el suelo pueden y deben incluirse en el alquiler; al igual que en el caso de los costes de capital, el grado en que les sean subvencionados a una familia o individuo no sería un factor rígido y empotrado del inmueble, sino que variaría dependiendo de las (igualmente diversas) posibilidades de los arrendatarios para asumir su parte de los costes del alquiler.

Como los subsidios a los alquileres vendrían de donaciones federales, como ocurre en casi todos los subsidios a la vivienda pública en la actualidad, el Gobierno federal se convertiría, en efecto, en un contribuyente indirecto pero muy sustancial a los fondos obtenidos por el municipio de la recaudación del impuesto sobre el suelo y los bienes inmobiliarios. Pero, una vez más, la diferencia es de táctica en el uso de los

subsidios. En la actualidad, los subsidios federales a la vivienda están comprando directamente e indirectamente muchos servicios y operaciones que en esencia son gastos municipales corrientes, retorcidos en formas anormales para acomodarse a las fórmulas físicas y financieras exigidas por la concepción de proyectos. Por ejemplo, las donaciones federales subvencionan los costes de capital de los jardines de las urbanizaciones, de las salas de reuniones públicas, salas de juego, espacios sanitarios y otros; indirectamente —haciéndose cargo de una buena parte de la cuenta total— pagan los servicios de orden de las viviendas, los servicios sociales y los trabajadores sociales y comunales. Si la subvención excluyera estos gastos —puesto que pronto no tendrían utilidad para el producto—, pero incluyera los impuestos sobre bienes inmobiliarios, ello podría ayudar a financiar algunas de las necesidades urbanas más urgentes, tales como parques *públicos* vecinales bien situados en lugar de hostiles jardines de urbanizaciones, policía en lugar de empresas de seguridad, inspectores de viviendas en lugar de controladores de mantenimiento.

Aparte de ciertos requisitos, como el número de habitaciones en cada vivienda (para que no haya demasiados alojamientos del mismo tamaño), la OSV no debe tener responsabilidad ni poder para imponer sus modelos de construcción. Los estándares físicos y las regulaciones aplicadas deberán ser los vigentes en las ordenanzas y reglamentos municipales, los mismos para viviendas de renta garantizada que para viviendas de cualquier otro tipo. Si la política oficial de viviendas es mejorar o cambiar los niveles de seguridad, salubridad, amenidad o diseño de calles, entonces debe instrumentarse en beneficio del público, pero no de un público seleccionado arbitrariamente como conejillos de Indias.

Si el propietario de un inmueble de renta garantizada deseara incluir comercios y otros usos no residenciales en las plantas bajas o sótanos, o en ambos, los costes prorrateados de estos espacios no se incluirían sin más en la garantía del alquiler ni en la garantía de la financiación. Los costes y los ingresos de esta muestra de iniciativa saludable estaría por encima de los acuerdos con el OSV.

Puesto que este tipo de construcción subvencionada no tiene por qué suponer parcelaciones y demoliciones en gran escala, los solares destinados a viviendas de renta garantizada tampoco requerirán, en la mayoría de los casos, el recurso a la expropiación forzosa. La venta de solares en vecindades previamente elegidas podría hacerse normalmente como en las operaciones con edificios privados, es decir, basándose en quién quiere vender y a qué precio. Por supuesto, el coste del solar ha de ser financiado de alguna manera, pero nos permitimos recordar que con este sistema eliminamos los costes —que actualmente es necesario subvencionar— de las demoliciones y los derribos en gran escala.

En los casos en que hubiera de recurrir a la expropiación forzosa, los precios de compra deben incluir todos los costes considerados reales, tales como los plazos de un *leasing* no cerrado y todos los costes de las operaciones de traslado y reubicación de los negocios afectados, como se hace en el caso de las ventas privadas, en las que

los arrendatarios de locales de negocio difícilmente aceptan pagar un subsidio involuntario con su propia destrucción a beneficio de un tercero[2].

El fin de pagar, y no arrancar injustos subsidios involuntarios, sería evitar la liquidación gratuita de la diversidad urbana. La obligación de pagar, por una parte, haría posible de manera realista el que las empresas deslocalizadas pudieran reinstalarse y seguir viviendo (a ser posible en la misma vecindad) y, por otra parte, forzaría de manera automática una cierta selección de lo que se destruye. Este tipo de selectividad —que conservaría las actividades más valiosas— está totalmente ausente de las tácticas actuales de reconstrucción de ciudades, y es una de las razones por las cuales éstas despilfarran tantos activos económicos de las ciudades. El fin de las viviendas de renta garantizada sería construir más donde ya es un éxito o potencialmente puede serlo…

Una vez más, puesto que el método no conlleva la necesidad de grandes obras de demolición y reconstrucción, el programa podría incluir grandes cantidades de constructores y propietarios, a miles de ellos. Es ridículo considerar que nuestras grandes ciudades —diferentes, vitales y siempre cambiantes— hayan de depender para su reconstrucción de unos cuantos organismos oficiales y de los grandes barones de la construcción. Los propietarios de edificios de viviendas de renta garantizada deberían, si quisieran, ser capaces de vivir en los edificios —como si fueran arrendatarios—, lo cual sería bastante saludable. No sería un requisito, por supuesto, pero sí se podría favorecer esta práctica estimulando su participación en el programa de construcción o, lo que es más realista, no impidiendo a los constructores vender a semejantes propietarios.

Si tuviéramos una táctica como la construcción de viviendas de renta garantizada, ¿cómo la usaríamos?

Anteriormente mencioné dos condiciones que sería necesario exigir a los propietarios, a cambio de las garantías que se les dan: los edificios han de levantarse en vecindades designadas previamente y a veces en un solar determinado y, en la mayoría de los casos, se requerirá que los arrendatarios se seleccionen de entre los solicitantes de un área, o alguna calle o grupo de viviendas designado.

Con estas dos simples condiciones a satisfacer por los constructores, sería posible lograr deliberadamente varias cosas distintas, dependiendo de los problemas específicos de cada lugar específico.

Sería posible, por ejemplo, estimular la construcción nueva allí donde la carencia es a veces fatal, en demarcaciones incluidas en las listas negras, y así ayudar al mismo tiempo a que los vecinos permanezcan en la vecindad.

También sería posible incrementar deliberadamente el número neto de unidades de viviendas en barrios donde se necesite, y combinar este incremento con la simultánea descongestión de los edificios viejos cercanos (los índices legales de ocupación podrían entonces ser aplicados en la práctica).

Sería posible retener en un barrio a gente cuyas actuales viviendas deben ser demolidas, bien para hacer sitio para otro uso o bien porque están demasiado deterioradas.

Sería posible introducir, o incrementar en proporciones eficaces, la residencia como ingrediente de uso primario allí donde ese uso primario se necesite como un suplemento de otros ingredientes primarios componentes de la mezcla urbana, como el trabajo.

Sería posible llenar los huecos de los frontales de las nuevas calles trazadas a través de manzanas que antes eran demasiado grandes.

Sería posible añadir diversidad en las edades y tipos de los edificios de una calle.

Sería posible reducir la densidad de las unidades de vivienda en aquellas áreas excepcionales cuyas densidades son demasiado altas, y podría hacerse gradualmente para eludir los desplazamientos masivos de población.

Y sería posible hacer estas cosas y mezclar niveles de ingresos y estimular que la mezcla aumente con el tiempo.

Todos éstos son medios para promocionar la estabilidad de la población y su diversidad, algunos de ellos directamente, haciendo lo posible para que las personas que deseen permanecer en una vecindad se queden; y otros indirectamente (en la medida en que *una* porción de *uno* cualquiera de los diferentes usos de una ciudad haga su parte), ayudando a crear calles y distritos animados, seguros, interesantes y variados en los cuales los individuos deseen permanecer por elección libre.

Más aún, como semejante programa introduciría en cualquier lugar un flujo gradual de dinero y de cambios igualmente graduales, no impediría la entrada concurrente o subsecuente en la vecindad de personas con capacidad de elección, ni la construcción de inmuebles no subvencionados (esperemos que no hasta el punto de autodestruir la diversidad). Tampoco impediría la entrada en la vecindad de nuevos vecinos, incluidos aquellos cuya única elección es la conveniencia. Pues habría al mismo tiempo en una vecindad muchos otros edificios que no se utilizarían deliberadamente como estabilizadores de población, y en los que no sería aplicable el origen geográfico de los inquilinos.

No importa la edad de los edificios de una demarcación, no importa la mayor o menor necesidad de un eventual reemplazamiento de todo o casi todo: este proceso no debe hacerse de golpe[3].

Una reemplazo demasiado rápido, además de perjudicar económicamente la diversidad urbana y traer el efecto uniformador y desnaturalizado de los conjuntos residenciales, iría en contra del objetivo de conservar el mayor número de personas posible por elección libre y por mucho tiempo, gente en los edificios nuevos y en los viejos, gente con ideas propias sobre inmuebles y la rehabilitación.

Por supuesto, existen muchas oportunidades de corrupción o de estafa en un sistema de garantías de renta y financiación garantizada de nuevos edificios. Pero, si

verdaderamente nos lo proponemos, podemos reducir a un nivel razonablemente mínimo la corrupción y la estafa (reflexionen por un momento en lo afortunados que somos por vivir en un país donde podemos hacerlo). Lo difícil es combatir la estupidez.

Podemos estar seguros de que cualquier procedimiento para subvencionar las viviendas se convertirá con el tiempo en algo rutinario, con resultados rígidos, cada vez más alejados de las necesidades del mundo real. Al principio todo son grandes ideas y fuertes ímpetus, que luego, paulatinamente, van menguando y decayendo. Por otra parte, la corrupción —tanto la que busca el dinero como la que busca el poder— es diferente por natural a la amazacotada burocracia. La corrupción se hace más imaginativa, y no al revés, cuanto más tiempo juegue con un objeto.

Para combatir la corrupción y la estupidez deberíamos, cada ocho o diez años por lo menos, probar nuevos métodos de subvención de viviendas o añadir variaciones a los viejos que funcionen bien. Hasta sería bueno crear de vez en cuando organismos completamente nuevos para estas nuevas tareas y permitir la desaparición de los viejos. En todo caso, siempre es necesario comprobar las tácticas ante las necesidades específicas que se evidencian en determinados lugares. Siempre deberíamos preguntarnos: «¿Este útil hace el trabajo que se necesita aquí?». Y si no es así: «¿cuál lo haría?». Unos cambios periódicos y deliberados en las tácticas de subsidios permitirían hacer frente a nuevas necesidades que aparecen con el tiempo y que nadie puede prever. En cierto sentido, esta observación nos advierte de las limitaciones inherentes a las prescripciones que yo misma he expuesto en este libro. Yo creo que tienen sentido con las cosas como están, que es el único punto de partida posible. Pero esto no significa que sean las más sensatas, o sensatas simplemente, cuando las ciudades hayan sufrido sustanciales mejoras y un gran incremento de su vivacidad. Sí que tengan sentido si los errores corrientes de nuestras ciudades persisten y si perdemos las formas positivas de comportamiento y las fuerzas de las que dependemos y sobre las que construimos.

Muchas variaciones son posibles, incluso hoy, en los métodos de subvención, siempre y cuando se basen en cambios graduales y flexibles y no cataclísmicos. James Rouse, banquero hipotecario de Baltimore y destacado líder cívico en varios esfuerzos de renovación y reconstrucción urbana, ha sugerido, por ejemplo, una variación tendente a que los inquilinos lleguen con el tiempo a ser propietarios de su domicilio:

La vivienda de propiedad pública no es un fin en sí mismo. Sólo puede justificarse como medio encaminado a fin de hacer de nuestras ciudades lugares habitables. ¿Con qué tipos de viviendas públicas podría hacerse esto? […] El alquiler aumentaría conforme se incrementaran los ingresos de los inquilinos, sin que se le pueda echar de su domicilio por el hecho de haber sobrepasado el nivel medio de ingresos. Cuando el incremento del alquiler alcance un punto en el cual cubra la deuda que tiene contratada sobre la base de una hipoteca muy liberal, entonces la

propiedad le sería transferida a su valor nominal y el alquiler convertido en pago de hipoteca. Este programa tendría la virtud de reintroducir en el mercado libre tanto a los individuos como a sus hogares. Así se impediría también la formación de guetos y ahorraría muchos de los gastos de protección que ahora gravan el programa…

Charles Platt, arquitecto neoyorquino, ha venido abogando durante mucho tiempo por el uso de viviendas nuevas subvencionadas en combinación con edificios más viejos y próximos como un medio de descongestión y por tanto, de conseguir dos mejoras al mismo tiempo. William Wheaton, profesor de urbanismo en la universidad de Pensilvania, ha defendido con elocuencia el concepto de una oferta rotativa de vivienda pública que no se distinga de la variedad de viviendas privadas de la misma comunidad. Vernon De Mars, arquitecto de California, ha propuesto un sistema de viviendas de construcción y propiedad privada, muy semejante al que yo he llamado de renta garantizada, al que cualquiera puede optar y a los que organismos gubernamentales competentes podrían enviar inquilinos subvencionados.

Stanley Tankel, urbanista del Regional Plan Association, de Nueva York, ha preguntado:

¿Por qué se nos está ocurriendo ahora ver si los barrios bajos tienen algunos de los ingredientes propios de una buena política de viviendas? Estamos descubriendo repentinamente […] que las familias que viven en estos barrios no siempre se mudan cuando sus ingresos aumentan; que la independencia en los barrios bajos no es sofocada por una política de gestión paternalista; y finalmente (¡increíble!) que a los habitantes de estos barrios, al igual que a otras personas, no les gusta que les echen de ellos. […] El paso siguiente requerirá una gran humildad, porque somos muy proclives a confundir los grandes proyectos urbanísticos con las grandes mejoras sociales. Habremos de admitir que crear una comunidad es una tarea que escapa a la imaginación de cualquier persona. Hemos de aprender a coger cariño a las comunidades que tenemos; ellas nos dicen constantemente: «Reforzad los edificios, pero dejad a la gente», «No queremos realojos fuera del barrio». Éstos tendrán que ser los lemas si queremos que la política oficial de viviendas sea popular.

Prácticamente todos los observadores de la vivienda pública han tomado partido, antes o después, contra el procedimiento destructivo que impone limitaciones a los ingresos de los arrendatarios y han abogado por su abandono[4]. La propuesta de unas viviendas de renta garantizada que yo he sugerido no contiene ideas originales mías; simplemente he combinado en un sistema coherente una serie de ideas adelantadas por muchos otros.

¿Por qué estas ideas no han sido ya incorporadas al concepto de vivienda pública?

La respuesta está dentro de la pregunta.

Las ideas no se usan justamente porque se conciben y proponen generalmente como modificaciones para ser *incorporadas*, bien a la propia confección del proyecto, bien a la concepción de la propiedad pública de la vivienda subvencionada. Estas dos ideas básicas sobre la vivienda pública son profundamente inadecuadas para una

buena construcción urbana en nuestra sociedad. Los procedimientos adoptados para alcanzarlas —desplazamiento y amurallamiento de barrios bajos, segregación por ingresos, estandarización— son malos desde un punto de vista humano y malos también desde el punto de vista de las necesidades económicas urbanas, pero son procedimientos buenos y lógicos para la construcción de grandes urbanizaciones o para la propiedad y administración burocráticas. De hecho, cualquier otro procedimiento aplicado a estos fines es tan ilógico y forzado que el intento de *incorporarlo* hace aguas antes de que se seque la tinta en las notas de los relaciones públicas.

Necesitamos nuevas tácticas para las viviendas subvencionadas, pero no porque las actuales necesiten un repaso y ajuste. Las necesitamos porque requerimos diferentes fines a la urbanización de las ciudades y nuevas estrategias para vencer a los barrios bajos y retener la diversidad de la población en lugares que ya no sean barrios bajos. Los diferentes fines y la nueva estrategia necesitan tácticas propias, adecuadas y enteramente diferentes.

18
Erosión de las ciudades o sacrificio de los automóviles

A todo el mundo que valora las ciudades le molestan hoy los automóviles.

Las arterias de tráfico, los aparcamientos, las gasolineras y los cines *drive-in* son instrumentos poderosos y tenaces de destrucción urbana. Para albergarlos, las calles de la ciudad se han desgarrado y hecho jirones incoherentes y sin sentido para quien vaya a pie. Los centros urbanos y otras vecindades, verdaderos prodigios de densa complejidad y compacto apoyo mutuo, se destripan alegremente. Los hitos urbanos se desmoronan y quedan tan ajenos al contexto de la vida urbana que se convierten en irrelevantes trivialidades. La personalidad de la ciudad se diluye hasta que todos los lugares se parecen y se integran en *Nolugar*. En las áreas más duramente derrotadas, los usos aislados no funcionales —centros comerciales, complejos residenciales, lugares de reunión o centros de trabajo— quedan amputados unos de otros.

Pero echamos demasiado la culpa a los automóviles. Supongamos por un momento que no se hubieran inventado los automóviles, o que se hubieran desechado, que nos desplazamos en medios masivos de transporte eficientes, cómodos, rápidos, confortables y mecanizados. Indudablemente, nos ahorraríamos inmensas sumas que podríamos dedicar a cosas más razonables. Y también es posible que no las dedicáramos a eso.

Supongamos ahora que hemos reconstruido, expandido y reorganizado las ciudades de acuerdo con la imagen de la urbanización y los demás ideales antiurbanos de la urbanística convencional.

Obtendríamos los mismos resultados, en lo esencial, que los que se culpaban a los automóviles líneas atrás. Estos resultados se repetirían al pie de la letra: las calles de la ciudad se reducirían a jirones, incoherentes y sin sentido para quien vaya a pie. Los centros urbanos y otras vecindades que son verdaderos prodigios de densa complejidad y soporte compacto mutuo se destriparían alegremente. Los hitos urbanos se desmoronarían y, ajenos al contexto de la vida urbana, acabarían convirtiéndose en irrelevantes trivialidades. La personalidad de la ciudad se diluiría hasta que todos los lugares se parecieran y se integraran en *Nolugar*. Y las áreas más duramente derrotadas, etc.

Y entonces tendríamos que inventar el automóvil o sacarlo del olvido. Las personas que vivieran o trabajaran en estas incómodas ciudades lo necesitarían para que los librara de la vaciedad, el peligro y la total institucionalización.

Es cuestionable qué porcentaje de la destrucción llevada por los automóviles a las ciudades es realmente una respuesta a los problemas del transporte y a las necesidades del tráfico, y cuánto se debe a una pura falta de respeto por las demás necesidades, funciones y usos de las ciudades. Así como los reformadores urbanos se quedan en blanco cuando intentan pensar cómo hacer algo distinto de sus proyectos de reordenación, pues no conocen otros principios respetables para organizar ciudades, así también los constructores de autopistas, los ingenieros de tráfico y los urbanistas se quedan igualmente perplejos cuando intentan pensar qué pueden hacer, de modo realista, día tras día, excepto tratar de superar los atascos allí donde se producen y aplicar la previsión que puedan para mover y almacenar más coches en el futuro. Unos hombres responsables y prácticos no pueden descartar métodos y procedimientos inadecuados —aun cuando sus resultados les causen recelo y temor— si la alternativa es la confusión completa respecto a qué probar en su lugar y por qué.

Un buen transporte y una buena comunicación no son solamente cosas difíciles de obtener, son necesidades básicas. El sentido de una ciudad es la multiplicidad de opciones. Pero es imposible aprovechar esa multiplicidad sin poder moverse con facilidad. La multiplicidad de opciones ni siquiera existiría si no se estimulara mediante los usos cruzados. Más aún, el fundamento económico de las ciudades es el comercio. Puede afirmarse, inclusive, que las actividades fabriles prosperan en las ciudades en razón de las ventajas añadidas del tráfico comercial, no porque sea más

fácil fabricar objetos en ellas. Y el comercio de ideas, servicios, cualificaciones, personal, y por supuesto mercancías, requiere transporte y comunicación fluida y eficaz.

Mas la multiplicidad de opciones y el tráfico comercial intenso dependen también de una inmensa concentración humana y de una compleja red de usos y de un tejido intrincado de caminos.

¿Cómo encajar el transporte urbano sin destruir el correspondiente uso concentrado y complejo del terreno? Éste es el problema. O dicho al revés: ¿cómo encajar el uso concentrado y completo del terreno sin destruir el correspondiente transporte?

Hoy existe el mito de que las calles de la ciudad, tan inadecuadas para la riada de automóviles, son vestigios anticuados del tiempo de los coches de caballo, aptas solamente para el tráfico de aquellos tiempos, pero…

Nada más lejos de la verdad. Por supuesto, las calles de las ciudades de los siglos XVIII y XIX se adaptaban a los usos de las personas de a pie y para el apoyo mutuo de los usos mezclados de sus aceras. Pero, como se adaptaban pésimamente al tráfico de caballerías, a su vez el tráfico de peatones se resentía gravemente.

Victor Gruen, que pergeñó un plan para liberar de automóviles el centro de Fort Worth (Texas) —volveré sobre el tema en este mismo capítulo— preparó una serie de diapositivas para explicar su esquema. Tras la fotografía de un típico atasco, venía una sorpresa: un atasco igual, de caballos y vehículos, en una vieja fotografía de Fort Worth.

Un arquitecto inglés, el fallecido H. B. Creswell, ha descrito cómo era la vida callejera y sus usuarios en una ciudad grande e intensa en tiempos de los coches de caballos, mediante una descripción del Londres de 1890, cuando él era joven, en el número de diciembre del 58 de la revista inglesa *Architectural Review*:

En el Strand de aquellos días latía el corazón de Londres. Bordeado por un laberinto de callejas y patios, el Arenal lucía muchos pequeños restaurantes cuyos escaparates exhibían los alimentos más exquisitos: tabernas, bares, tascas, marisquerías, tiendas de embutidos y pequeños puestos comerciando con variedad de objetos curiosos y prosaicos, artesanos, apiñados para llenar los espacios entre los muchos teatros… ¡Pero el barro![1] ¡Y el ruido! ¡Y el olor! Todas esas taras cortesía de los caballos…

Todo el tráfico rodado de Londres —en algunas partes de la City era tan denso que no había manera de moverse— dependía del caballo: carros, carretas, galeras, furgones, autobuses, cabriolés y coches de cuatro caballos, carrozas y otros vehículos privados de todas clases, eran apéndices de caballos. Meredith cita el «anticipador hedor de los coches de punto» conforme el tren se acerca a Londres: pero el aroma característico —el olfato reconocía Londres con jovial excitación— provenía de los establos y cuadras, que tenían por lo general tres o cuatro pisos y rampas de acceso en zig-zag en sus fachadas; sus desperdicios tenían los candelabros afiligranados de

hierro forjado que glorificaban los salones de recepción de las clases medias altas y bajas de todo Londres incrustados de moscas muertas y, al final del verano, velados por nubes zumbantes de estos bichos.

La marca de caballo más rotunda era el barro que —a pesar de los numerosos mozos uniformados con casacas rojas que esquivaban ruedas y cascos armados de una cazuela y una escoba llenando tinas de hierro a los bordes de la calzada— inundaba las calles con *sopa de guisantes* que en algunas ocasiones formaba grandes charcos que rebasaban el nivel de las aceras y en otras cubría la superficie de la *calzada* con una guarnición de grasa de carro o con polvo y cáscaras de salvado para mayor entretenimiento de los viandantes. En el primer caso, los rápidos birlochos o cabriolés esparcían capas de la susodicha sopa salpicando, si no las interceptaban pantalones o faldas, la acera, hasta el punto de que las fachadas situadas a todo lo largo del Strand tenían un plinto de dieciocho pulgadas de barro, decoración gratuita nada desdeñable. A las oleadas de sopa de guisantes se enfrentaban los *carros del barro* con dos tipo equipados como para navegar por los mares de Groenlandia, con botas hasta el muslo, impermeables hasta la barbilla y gorros de marinero cerrándoles el cogote. «¡Eh, que salpica!». El paseante tiene ahora barro en el ojo. La grasa de los ejes se combatía con coches-escoba mecanizados, tirados por caballos; los trasnochadores se encontraban con las mangueras disolviendo los residuos…

Y, después del barro, el ruido que, de nuevo debido al caballo, surgía como un poderoso latido del corazón en los distritos céntricos de Londres. Superaba todo lo imaginable. Las laboriosas calles del Londres estaban pavimentadas con adoquines de *granito.*… y el golpeteo de multitud de herraduras, el ensordecedor repiqueteo de las ruedas saltando de adoquín en adoquín como palitos corriendo por una verja; el crujir y el gemir y el chirriar de los vehículos, ligeros y pesados, maltratados de esta forma; el sonido discordante de las cadenas de los arneses y la estridencia y el retintín de todas las cosas concebibles o inconcebibles, aumentados por gritos proferidos por cualquier criatura del Señor que deseara hacer saber algo o preguntar a voz en cuello…, todo junto elevaba un estruendo inimaginable. No era algo desdeñable, como el ruido. No. Aquello era una inmensidad sonora.

Éste era el Londres de Ebenezer Howard; a nadie puede sorprenderle que considerase sus calles un lugar inapropiado para los seres humanos.

Cuando Le Corbusier proyectó su Ciudad Radiante de los años veinte, con sus parques, rascacielos y vías libres para los vehículos —versión renovada de la más pequeña Ciudad Jardín de Howard— se vanaglorió de diseñar para una era nueva y, subsidiariamente, para un nuevo sistema de tráfico. Pero, no. Por lo que se refiere a la nueva era, sólo adaptaba de forma insulsa reformas que habían sido una respuesta a los nostálgicos anhelos de una extinguida vida más simple, y también una respuesta a la ciudad de los caballos (y las epidemias) del siglo XIX. Por lo que se refiere a su nuevo sistema de tráfico, era igualmente insulso. Bordó (creo que es la palabra justa) en sus Ciudades Radiantes vías para el tráfico en cantidades que satisfacían su sentido

del diseño pero que no eran en modo alguno suficientes para hacer frente a las cada vez más impresionantes cantidades de automóviles, calzadas libres, parques y servicios que se necesitaban en cambio para las concentraciones de seres humanos, verticales y repetitivas, rodeadas de vacío. Su visión de rascacielos con jardines degeneró en la vida real en rascacielos con aparcamientos. Y nunca hay sitio suficiente para aparcar.

La actual relación entre ciudades y automóviles representa, en suma, una de esas jugarretas que la historia hace a veces al progreso. El momento del desarrollo del automóvil como medio de transporte cotidiano se corresponde con el momento en que se desarrolla arquitectónica, sociológica, legislativa y financieramente el ideal de la anticiudad suburbanizada.

Pero los automóviles por definición no destruyen las ciudades. Si nos olvidáramos de los cuentos de hadas sobre la adecuación y encanto de las calles del siglo XIX para el tráfico a caballo, veríamos que los motores de combustión interna, cuando aparecieron en escena, fueron potencialmente un excelente instrumento para promover la intensidad urbana y, al mismo tiempo, para liberar a las ciudades de una de sus más nocivas servidumbres.

Los automóviles no son solamente máquinas más apacibles y limpias que los caballos, sino que, y esto es más importante, menos máquinas hacen más trabajo. La potencia de los vehículos mecanizados y su muy superior velocidad facilita el conciliar grandes concentraciones de seres humanos con un movimiento eficaz de individuos y mercancías. A comienzos de siglo, los ferrocarriles ya habían demostrado sobradamente que los caballos de hierro son excelentes instrumentos para conciliar la concentración y el movimiento. Los automóviles, incluidos los camiones, ofrecieron después otros medios para reducir la inmemorial congestión vehicular de las ciudades, en lugares inaccesibles al ferrocarril y para trabajos inaccesibles al ferrocarril.

Torcimos las cosas al reemplazar cada caballo por una media docena de vehículos a motor, en lugar de introducir un vehículo a motor por cada seis caballos. Los vehículos mecanizados, si son demasiados, trabajan con insolencia y haraganean mucho. Como consecuencia de tan baja eficacia, estos poderosos y rápidos vehículos se atoran por su cantidad y no se mueven más deprisa que los caballos.

Los camiones cumplen en buena parte con muchas de las esperanzas puestas en los vehículos mecánicos. Hacen el trabajo equivalente al de grandes cantidades de vehículos de tracción animal o de humanos cargados. Pero como los vehículos de pasajeros no lo hacen, los atascos a su vez reducen mucho la eficacia de los camiones.

En la actualidad, los desesperados en esta guerra entre dos aliados potenciales, automóviles y ciudades, tienden a describir la situación como una guerra entre automóviles y peatones.

Está de moda suponer que la solución reside en señalar ciertos lugares sólo para los peatones y otros sólo accesibles para los vehículos. Eventualmente, podríamos hacer esas separaciones, si resultara que realmente queremos. Pero, en todo caso, estos esquemas sólo son prácticos si *presuponen* de antemano un espectacular declive en cifras absolutas de los automóviles que usan la ciudad. De no ser así, los necesarios aparcamientos, garajes y vías de acceso alrededor de las reservas peatonales alcanzarían desorbitadas y funestas proporciones que, en conjunto, serían un apaño capaz únicamente de desintegrar la ciudad y no de salvarla.

El plan de peatonalización más famoso es el plan Gruen para el centro urbano de Fort Worth. La empresa Victor Gruen Associates, arquitectos y urbanistas, propuso rodear un área de dos kilómetros y medio cuadrados aproximadamente con una carretera de circunvalación y seis enormes garajes oblongos, con capacidad cada uno para diez mil automóviles, dispuestos de forma que sus edificaciones penetrasen bastante adentro de la zona céntrica. El resto de esta zona quedaría libre de vehículos y se desarrollaría intensivamente como centro urbano de usos múltiples. El proyecto se ha topado con oposición política en Fort Worth, pero se han propuesto imitaciones en más de noventa ciudades y ensayado en unas pocas. Desgraciadamente, los imitadores ignoran el destacado hecho de que el proyecto trataba toda la porción de Fort Worth que podría describirse como *de aspecto urbano* como un todo entrelazado e ininterrumpido; en estos términos tenía sentido, era un instrumento de concentración y no de separación; además, estimulaba una mayor complejidad en lugar de una mayor simplicidad. En las imitaciones, la idea original se pervierte casi invariablemente en deslucidos y tímidos proyectos para aislar unas cuantas calles comerciales a la manera de los centros comerciales de los ensanches y rodearlas con fronteras muertas de aparcamientos y accesos.

Eso es todo lo que se puede hacer —y era todo lo pensado para Fort Worth—, a menos que nos enfrentemos con un problema mucho más difícil que plantar arbustos e instalar bancos. El problema consiste en cómo reducir en cifras absolutas el número de vehículos que usan una ciudad.

En el caso del Plan Gruen para Fort Worth, Gruen tenía que presuponer esta reducción, aunque la ciudad es relativamente pequeña y simple en comparación con nuestras grandes capitales y aunque los apaños para los vehículos eran muy elaborados. El proyecto de Gruen incluía servicios de autobuses que unían el centro urbano con el resto de la ciudad y las zonas periféricas, lo que absorbería un número mucho mayor de usuarios del centro urbano del que actualmente se traslada en transporte público. Sin estos arreglos y sin estas presuposición, el proyecto de circunvalación sería un bordado irrealista en la tradición de frivolidad fantasiosa de Le Corbusier, o bien, afrontadas las dificultades de manera realista, habría significado la práctica conversión de todo el centro urbano en garajes y el que la carretera circular fuera un acceso inadecuado. Por supuesto, un perímetro mucho más ampliado podría haber servido; con los garajes dispuestos mucho más lejos, en cuyo caso el

aspecto práctico de un distrito concentrado, fácilmente transitable a pie, se habría venido abajo. El plan no tendría sentido.

Algunas variedades de separación del tráfico, concebidas para calles de centros urbanos gravemente congestionados, no contemplan una separación horizontal, como en el proyecto de Gruen, sino una separación vertical bien con los peatones sobre los automóviles en calles elevadas, o con los automóviles sobre los peatones. Pero quitar a los peatones no da mucho más espacio a los coches. Abrir calzadas de las dimensiones requeridas por los vehículos que traen a los peatones —que es la causa de la congestión y la razón de la separación— significa reducir las dimensiones de los correspondientes espacios de los peatones hasta suprimir toda comodidad para estos. Para que estos proyectos sean prácticos para coches y peatones, deben presuponer una drástica reducción en cifras absolutas del número de automóviles, y una mayor dependencia del transporte público.

Aún hay otra dificultad tras la peatonalización. La mayoría de las empresas urbanas que responden al uso peatonal de la calle y que, recíprocamente, originan más uso peatonal de la calle, necesitan unos accesos cómodos para los vehículos de servicios, carga y descarga.

Si se separa completamente el tráfico vehicular y el de los peatones hay que aceptar una de estas dos alternativas.

La primera alternativa es que las reservas peatonales sean calles en las cuales no haya esas empresas. Esto es sin duda absurdo. En la vida real encontramos absurdos semejantes, y como podría esperarse, las reservas están vacías. Los peatones están en las calles vehiculares, donde están las empresas. Este tipo de contradicción interna afecta a muchos de los grandiosos planes de la *ciudad del mañana*.

La otra alternativa consiste en inventar formas de servirse de los vehículos, separadas de las reservas peatonales.

El proyecto de Gruen para Fort Worth trataba el problema de estos servicios con un sistema de túneles subterráneos para camiones y taxis para los hoteles, a los que se accedía por los sótanos.

Como variante, el proyecto proponía un sistema muy desarrollado de *post-Officing*, un método elaborado hace muchos años por Simón Breines, arquitecto neoyorquino, en un anteproyecto suyo para la peatonalización del centro urbano de Nueva York. *Post Officing* significa un sistema de divisiones centralizadas de todas las mercancías y artículos en una zona. Los materiales clasificados de *todas* las clases de *todas* las procedencias para cada destino se combinan y se distribuyen racionalmente, del modo en que se clasifica y distribuye el correo en una oficina postal. En este caso, se trata de reducir drásticamente el número de entregas; además, las entregas (y envíos) ya reducidos se harían cuando hubiera pocos peatones, preferiblemente por la noche. La separación vehículos-peatones, por lo que a los camiones se refiere, se convierte así, esencialmente, en una separación en el tiempo más que en el espacio. Implica un gasto considerable, puesto que implica un paso

más en el manejo de mercancías.

Excepto en las áreas más intensamente usadas de los centros urbanos, no parece que las complicaciones para el servicio que acompañan la separación de peatones y vehículos estén justificadas.

Dudo mucho de que las ventajas derivadas de esta separación absoluta sean muy grandes. Los conflictos entre peatones y vehículos en las calles de una ciudad surgen principalmente por la abrumadora cantidad de vehículos, a los que se sacrifican gradual y firmemente las necesidades de los peatones. El problema de la dominación vehicular, más allá de lo tolerable, no es exclusivamente un problema relativo a los automóviles. Es obvio que un excesivo número de caballos producía conflictos similares; la gente que ha experimentado las horas punta en Amsterdam o en Nueva Delhi aseguran que las bicicletas en grandes cantidades se combinan horriblemente con los peatones.

Siempre que tengo oportunidad observo cómo la gente utiliza las calles peatonalizadas. No salen al centro de la calzada y se complacen en ser por fin reyes de la calle. Permanecen en las aceras. En Boston, que experimentó cerrando dos de sus más concurridas calles comerciales del centro urbano (la entrega de mercancías era el problema principal, por supuesto), era digno de verse las calzadas casi vacías y las aceras, muy estrechas, totalmente abarrotadas de peatones. Al otro lado del continente, este mismo fenómeno ocurre en la modélica Calle Mayor de Disneyland. Los únicos vehículos en las calzadas de Disneyland son unos trolebuses que pasan a intervalos bastante largos, y muy de vez en cuando un caballo tirando de una calesa. Sin embargo, los visitantes usan preferentemente las aceras en lugar del centro de la calle; las únicas veces que los vi preferir la calle fue, de manera perversa, cuando pasaba por las calzadas alguno de los vehículos o un desfile. Salían para *unirse* a lo que había en la calle.

Una buena parte de esta inhibición comprobada en Boston o en Disneyland puede deberse al hecho de que todos nosotros hemos sido educados en el respeto a los bordillos. Pavimentar de manera que las aceras y calzadas estuvieran al mismo nivel induciría probablemente a más peatones a usar el espacio destinado a paso de vehículos; ciertamente, allí donde las aceras son anchas (incluso en Boston) la gente no suele apelotonarse hasta el grado cómico observable en Disneyland o en las estrechas aceras del centro de Boston.

Sin embargo, esto es sólo una parte de la respuesta. En los centros periféricos comerciales, donde las *calles* son amplias y sin bordillos, la gente permanece igualmente en los lados excepto donde se ha colocado deliberadamente algo interesante digno de ver en la *calle*. Hacen falta gran cantidad de peatones para poblar toda la anchura de una calzada. Las únicas veces que los peatones usan, o necesitan usar, la calzada de una calle de esa forma son cuando torrentes extraordinarios de peatones, como en el distrito de Wall Street o el barrio financiero de Boston cuando las oficinas cierran o en el desfile de Pascua de la Quinta Avenida. Salvo estas

circunstancias extraordinarias, la gente se ve atraída hacia los lados porque allí están las cosas más interesantes. Mientras caminan, miran: los escaparates, los edificios, unos a otros, etc.

En un sentido los que usan las calles de Boston, Disneyland o de los centros comerciales se comportan de manera diferente a las personas que caminan por calles muy frecuentadas por vehículos. La excepción es significativa. Cruzan de un lado a otro con toda libertad y para el uso de esta libertad no parecen sentirse inhibidos por los bordillos. Estas observaciones, emparejadas con la manera en que la gente corretea para cruzar la calle en lugares prohibidos —incluso con riesgo de su propia vida— y la evidente impaciencia que demuestra la gente en los semáforos, me llevan a creer que la principal virtud de las calles peatonales no consiste en que carezcan completamente de automóviles, si no más bien en que no estén sumergidas y dominadas por riadas de automóviles y que sean fáciles de cruzar.

Incluso para los niños lo importante puede que no sea tanto segregar los automóviles como reducir la dominación de los coches y combatir su erosión del espacio para jugar de las aceras. Por supuesto que sería ideal quitar totalmente los automóviles de las calles donde juegan los niños; pero se cosecharían peores resultados si eso significara quitar otros usos de las aceras y, con ellos, la supervisión. A veces estos proyectos se anulan a sí mismos automáticamente. Un bloque de viviendas en Cincinnati nos ilustra al respecto. Las fachadas de este conjunto dan a recintos peatonales de césped y aceras, y la parte trasera a vías de servicio destinadas a coches y repartos. Todo el ir y venir ocurre entre las casas y las vías, y por tanto, funcionalmente, la parte trasera de las viviendas se ha convertido en fachada y al revés. Naturalmente, todos los niños están en las vías.

La vida atrae a la vida. Donde la separación de peatones y vehículos se emprende como un refinamiento abstracto y se suprimen o se dificultan demasiadas formas de vida y actividad para hacerlo, nadie aprecia el esfuerzo.

Pensar los problemas del tráfico en términos supersimplificados de peatones contra coches y marcar como objetivo principal la segregación total es abordar el problema de forma equivocada. La consideración por los peatones en las ciudades es inseparable de la consideración por la diversidad, vitalidad y concentración de usos urbanos. Sin variedad urbana, los habitantes de las grandes aglomeraciones están probablemente mejor en coches que a pie. Los vacíos urbanos inmanejables no son preferibles a los tráficos urbanos inmanejables.

El problema que subyace en toda consideración por los peatones, como en todas las demás dificultades del tráfico urbano, es cómo reducir en números absolutos la cantidad de vehículos en superficie y el de cómo conseguir que los que queden trabajen mejor y con más eficacia. Es incompatible una dependencia excesiva de los automóviles privados y una concentración urbana de usos. Uno de los dos tiene que ceder. Esto es lo que sucede en la vida real. Según quien gane la mayoría de las

batallas ocurrirá uno de estos dos procesos: erosión de las ciudades por los automóviles o sacrificio de los automóviles por las ciudades.

Para comprender los pros y los contras de cualquier táctica para el tráfico urbano, hay que entender primero la naturaleza de estos dos procesos y sus implicaciones. También hemos de ser conscientes de que el tráfico de superficie en las ciudades ejerce presión sobre *sí mismo*. Los vehículos compiten unos con otros por el espacio y la comodidad. También compiten con otros usos por el espacio y la comodidad.

La erosión de las ciudades por los automóviles implica toda una serie de hechos tan familiares que apenas si necesitamos describir. La erosión procede como con mordisquitos, pequeños mordisquitos al principio, pero después grandes bocados. Por la congestión vehicular se ensancha una calle aquí, se endereza otra allá, una amplia avenida se vuelve de dirección única, se instalan sistemas de señalización para rápidos desplazamientos, se superponen los puentes cuando su capacidad se satura, autopistas se abren paso y, finalmente, redes enteras de autopistas, cada vez más terreno se hace aparcamiento, para alojar el creciente número de vehículos mientras están ociosos.

En este proceso ningún paso es, en sí mismo, decisivo. Pero por acumulación el efecto es enorme. Y cada paso, aunque no decisivo en sí mismo, lo es en el sentido de que no sólo añade su granito de arena a la mutación total sino que acelera el proceso. La erosión de las ciudades por los automóviles es un excelente ejemplo de lo que se conoce con el nombre de *retroalimentación positiva*. En los casos de retroalimentación positiva, una acción produce una reacción que a su vez intensifica la condición responsable de la primera acción. Esto intensifica la necesidad de repetir la primera acción, que a su vez intensifica la reacción, y así *ad infinitum*. Es como engancharse a una adicción que crea hábito.

Una llamativa manifestación del proceso de retroalimentación positiva en el tráfico —o parte de él— la elaboró Victor Gruen en 1955, en conexión con su plan para Fort Worth. Para comprender las dimensiones del problema que tenía ante sí, Gruen empezó calculando el potencial de comercial que el centro urbano de Fort Worth, entonces subdesarrollado y estancado —pero taponado por el tráfico—, tendría en 1970, sobre la base de una estimación de la población futura y de la evolución de su área comercial. A continuación tradujo esta cantidad de actividad económica en número de usuarios, incluyendo trabajadores, compradores y visitantes con otros objetivos. Después, sobre el índice de vehículos por usuarios del centro urbano de Fort Worth en aquel momento, estimó el posible número de vehículos en el futuro. Luego calculó cuánto espacio de calle se requeriría para acomodar los vehículos que podrían ocupar las calles al mismo tiempo.

De esta manera obtuvo una desmesurada cifra de suelo vehicular: dieciséis millones de metros cuadrados, sin incluir aparcamientos. Y ahora comparemos esto con los cinco millones de metros cuadrados de calzada que posee en la actualidad su centro urbano subdesarrollado.

Pero en el momento en que Gruen calculaba sus dieciséis millones de pies cuadrados, esta cifra ya era anticuada y demasiado pequeña. Para obtener tanto suelo vehicular, el centro urbano tendría que extenderse físicamente de manera exorbitante. Por tanto los usos económicos se dispersarían muchísimo. Para usar sus distintos elementos, la gente dependería de conducir y no de caminar. Esto aumentaría la necesidad de más calzada o se producirían atascos y jaleos terribles. Los diferentes usos, desconectados necesariamente los unos de los otros, estarían tan alejados que se haría necesario duplicar los aparcamientos, puesto que los usos que atraen a la gente a diferentes horas no estarían lo suficientemente compactados para un uso escalonado de las mismas plazas[2]. La duplicación conllevaría dispersar aún más el centro urbano, lo que a su vez requeriría usar aún más los coches, que tendrían que atravesar obligatoriamente distancias internas más grandes. Ya al comienzo mismo del proceso los transportes públicos serían totalmente ineficaces, desde el punto de vista de los clientes y de la empresa de transportes. En una palabra, no habría un centro urbano coherente, sino una enorme y delgada mancha, incapaz de generar los servicios de una metrópolis, la diversidad y las opciones teóricamente posibles para la población y economía afectada.

Como señalaba Gruen, cuanto más espado se dé a los vehículos en las ciudades, más se necesita usarlos y por tanto se necesitará aún más espacio.

En la vida real no podemos saltar de cinco millones de pies cuadrados de suelo vehicular a dieciséis millones, así que se ven peor las implicaciones de ir haciendo hueco para unos cuantos coches más, y después otros pocos… Pero, rápida o lentamente, la retroalimentación positiva se pone manos a la obra. Más rápido o más despacio, una mayor accesibilidad en coche se acompaña inexorablemente de una menor comodidad y eficacia del transporte público, de la dispersión de los usos y por tanto de una mayor necesidad de los coches.

La paradoja del incremento de la accesibilidad para coches y la reducción de la intensidad de usuarios puede observarse en su caso extremo en Los Ángeles y, un poco menos, en Detroit. Pero la combinación es igualmente inexorable en las ciudades en el primer estadio del proceso de erosión, donde sólo una pequeña minoría de usuarios se beneficia del incremento de la superficie destinada al tráfico. Aquí el ejemplo es Manhattan. Un método adoptado aquí para paliar la congestión vehicular es acelerar el tráfico haciendo de dirección única las dos grandes avenidas norte/sur. Los autobuses, en lugar de circular en ambas direcciones deben, por supuesto, como los demás vehículos, ir hacia el norte por una y hacia el sur por la otra. Esto supone dos grandes manzanas de caminata innecesaria para los usuarios del autobús.

No es sorprendente que, cuando una avenida de Nueva York pasa a ser de dirección única, se produzca un descenso de habituales del autobús. ¿Dónde van esos usuarios de autobús? Nadie lo sabe; pero la tesis de la compañía de autobuses es que esta fracción de sus clientes representa personas enfrentadas con una opción límite. Según los directivos de la compañía, algunas de estas personas han de escoger entre

usar el autobús o vehículos individuales; otras, que llegan al distrito desde el exterior, han de decidir si hacer el esfuerzo de usarlo, y aún hay otras elecciones, como no hacer un recorrido interno. Cualquiera que sea su elección, el diferencial de comodidad se ha movido lo suficiente como para hacerles cambiar de idea. Lo indiscutible es que el aumento del tráfico, con su efecto colateral sobre el transporte público, aumenta el número de vehículos. También reduce la comodidad del peatón, que espera más que antes en los pasos de cebra.

Con un paliativo u otro, Manhattan consiguió durante el período 1948-56 que entraran diariamente en su distrito un 36% más de vehículos, aunque esto supone todavía una pequeña fracción de los usuarios de Manhattan procedentes de otros distritos, de los cuales el 83% utiliza el transporte público. Durante este mismo intervalo hubo una reducción del 12% en el número de pasajeros del transporte público procedente del exterior, arrojando un *déficit* de unos trescientos setenta y cinco mil usuarios al día procedente del exterior. Una mayor accesibilidad del automóvil *siempre* se acompaña de un declive en el servicio de transporte público. La disminución del número de pasajeros es siempre mayor que el incremento del número de pasajeros en automóviles privados. Con la mayor accesibilidad a un distrito en coche, disminuye invariablemente el uso cruzado del distrito por otras personas, y esto es grave para las ciudades, cuando uno de las grandes tareas del transporte es permitirlo y estimularlo.

Resultados como éste —mayor accesibilidad, menor intensidad— despiertan pánico en algunos corazones. Para contrarrestar la caída en la intensidad de uso, el remedio habitual es incrementar aún más la accesibilidad en coche, en primer lugar facilitando el aparcamiento. Así, por usar otro ejemplo de Manhattan, uno de los remedios fervientemente abogados por el comisario del tráfico como paliativo para los grandes almacenes, es una serie de aparcamientos de propiedad municipal. Ese paliativo demolería unas diez manzanas del centro urbano de Manhattan, con cientos de pequeños negocios[3].

Así la erosión, poco a poco, quita razones para usar un distrito erosionado y lo hace menos animado, menos cómodo, menos compacto, menos seguro para los que aún tienen alguna razón para usarlo. Cuanto más concentrada y genuinamente urbana es un área, mayor es el contraste entre la insignificancia de lo facilitado y la relevancia de lo perdido en el proceso de erosión.

Si el tráfico vehicular en las ciudades fuera una necesidad con cantidad fija, entonces la acción de satisfacerla produciría una reacción satisfactoria y suficiente. Algo, al menos, se resolvería. Pero como la necesidad de más vehículos aumenta con los paliativos, la solución sigue retrocediendo.

Incluso así habría teóricamente un punto de solución; el punto en que el incremento de la accesibilidad y la disminución de la intensidad de uso alcanzara un nivel de equilibrio. En este punto, los problemas del tráfico se resolverían puesto que ya no habría más presión por parte de los vehículos reclamando más movilidad y

aparcamiento. Con la erosión progresiva, las presiones del tráfico sobre las distintas partes de la ciudad se igualarían gradualmente, y la expansión continuada satisfaría esas presiones igualadas. Cuando una ciudad se convierte en una mancha suficientemente homogénea, debería en principio tener el problema del tráfico dominado, Este estado de equilibrio es la única solución posible a un proceso de retroalimentación positiva como la erosión urbana.

Este punto de equilibrio todavía no ha sido alcanzado por ninguna ciudad americana; los ejemplos tomados de la vida real de las grandes capitales sometidas a la erosión muestran por ahora el estadio de presión creciente. Podría parecer que Los Ángeles se aproxima al punto de equilibrio, puesto que el 95% de los desplazamientos internos se hace en automóviles privados; pero, aún así, las presiones no se han equilibrado suficientemente, pues al erosionado centro urbano de Los Ángeles el 66% de los usuarios aún llega en transporte público. En 1960 se produjo una huelga de transporte que trajo a Los Ángeles muchos más vehículos de lo normal. Las fotos aéreas mostraban autopistas y calzadas absolutamente taponadas; los periódicos relataban peleas a puñetazos entre conductores exasperados por una plaza de aparcamiento. El sistema de transporte de Los Ángeles considerado antaño el mejor de los Estados Unidos (algunos expertos dicen incluso el mejor del mundo), ha declinado hasta no ser más que un triste e incómodo vestigio de transporte público, pero tiene aún un cupo de usuarios que no caben en las autopistas y los aparcamientos. Además, la presión por el aparcamiento sigue aumentando. Hace unos pocos años dos plazas por apartamento se consideraban suficientes para los que se mudaban a la *ciudad*. Hoy, las nuevas casas de apartamentos ofrecen tres plazas de aparcamiento, una para el marido, otra para la esposa y un promedio de una por apartamento para los demás miembros de la familia o visitantes. No se puede esperar menos en una ciudad donde hay que ir en coche a comprar cigarrillos y, cuando alguien da una fiesta, las tres plazas por apartamento son una miseria. Tampoco se ha aliviado la presión de los vehículos en movimiento bajo condiciones normales y cotidianas. Harrison Salisbury ha escrito en el *New York Times*:

Una y otra vez los accidentes interrumpen la circulación por las autopistas de Los Ángeles. El problema es tan crónico que los ingenieros proponen retirar los coches estrellados en las autopistas mediante helicópteros. La verdad es que una calesa podría cruzar Los Ángeles casi tan deprisa en 1900 como un automóvil hoy a las cinco de la tarde.

El punto de equilibrio, de existir, está más allá de donde surgen otros problemas más serios que los embotellamientos de tráfico. Está más allá de la seguridad que las personas que caminan por las calles requieren de otros seres humanos. Está más allá de la vida pública y casual de una ciudad. Está más allá de cualquier relación entre inversión y productividad. Citemos de nuevo a Salisbury:

El inconveniente es que cuanto más espacio se concede a los automóviles, más se estrangula la gallina de los huevos de oro. Áreas enormes quedan fuera de la

recaudación fiscal e inutilizables para fines económicos productivos. Disminuye la capacidad de la comunidad para hacer frente a los gastos cada día mayores de las autopistas. (…) Al mismo tiempo, el movimiento del tráfico se hace cada vez más anárquico[…). Es en Los Ángeles donde se oyen los gritos más angustiosos de seres humanos que claman ser rescatados de una marea de caucho; y es precisamente en Los Ángeles donde se amenaza con prohibir nuevos coches a menos que se les dote de mecanismos que impidan la descarga de gases contaminantes. Es en Los Ángeles donde funcionarios muy serios dicen que el sistema está agotando los elementos necesarios para la vida humana: tierra, aire y agua.

Los Ángeles no proyectaba cultivar semejantes problemas, al menos no más que Nueva York o Boston, Filadelfia o Pittsburgh, consumiéndose con autopistas, proyectan hacerse picadillo y comerse a sí mismas. Se da, uno tras otro, los pasos aparentemente más lógicos; cada paso es defendible intrínsecamente; el resultado característico es una forma de ciudad difícil de usar, cada vez más dispersa, más molesta, que hace perder más tiempo, más cara e incómoda para el uso cruzado. Un fabricante neoyorquino con muchas visitas de negocios a otras ciudades me dice que, para efectuar un determinado número de visitas, necesita casi el doble de tiempo en Los Ángeles que en San Francisco o en Nueva York. El presidente de la sucursal de Los Ángeles de una consultoría me dice que requiere el doble de empleados que en Chicago, por ejemplo, para hacer un número y variedad equivalente de contactos.

Y aunque la erosión no resuelve nada y produce enorme ineficacia, nunca hay un punto bueno y obvio para cancelarlo; pues conforme se desarrolla el proceso, desde sus pequeños y aparentemente inocuos principios, se hace cada vez más difícil de detener o de invertir y menos práctico el hacerlo.

Las tácticas de erosión, destructivas como son para las ciudades, y pobres como son para resolver problema alguno, no son culpables de todos los gastos y dificultades del transporte urbano. Muchos distritos, sin ayuda de la erosión, son dispersos e impracticables excepto para los automóviles privados y siempre lo fueron, incluso antes de los automóviles.

Todos conocemos la necesidad de los automóviles en los ensanches. Es muy corriente que las madres de familia de los ensanches hagan más kilómetros al día en sus recados que sus esposos en ir y venir del trabajo. La duplicación de los aparcamientos es habitual en los ensanches: las escuelas, los supermercados, las iglesias, los centros comerciales, las clínicas, el cine, todas las residencias deben tener sus propios aparcamientos, que están desocupados mucha parte del tiempo. Los ensanches, al menos mientras son efectivamente ensanches, pueden permitirse este derroche de espacio y alto índice de viajes en automóviles privados por la ausencia de concentración (aquí, en principio, sí se da ese escurridizo punto de equilibrio; ahora bien, en cuanto se introduce el trabajo en la mezcla, el equilibrio desaparece, incluso en los ensanches).

Las mismas necesidades, tanto la necesidad constante de automóviles y la

duplicación de los aparcamientos, pueden darse en ciudades donde faltan las condiciones para la diversidad (incluyendo una densidad suficientemente alta). «Yo soy quien viaja», explica mi amiga la señora Kostristky. Los Kostritsky viven en el casco urbano de Baltimore, cerca de donde trabaja el señor Kostritsky. Pero su esposa, con un coche (es lo único práctico), tiene que moverse de un sitio a otro para llevar los niños a la escuela, comprar algo más que pan, una lata de sopa o una lechuga, ir a la biblioteca, ver un espectáculo, asistir a reuniones, etc.; y, como cualquier madre de un ensanche, tiene que conducir hasta un centro comercial de la periferia para comprar ropa a sus hijos. Porque, no solamente no hay cerca de su casa este tipo de tiendas, sino que los almacenes del centro urbano ya no tienen, desde hace tiempo, suficiente demanda como para disponer de un buen surtido de ropa infantil. Por la noche es peligroso desplazarse, a no ser en coche. Además, la poca densidad del distrito no justifica un transporte público razonable, bien dentro del distrito mismo o a otras partes de la ciudad, y esto sería así aunque no existiesen automóviles.

Estos distritos urbanos requieren un uso tan constante del coche como en los ensanches. Pero, por otra parte, a diferencia de los ensanches, su concentración humana es demasiado alta para albergar todos los automóviles y aparcamientos; las densidades *intermedias* —demasiado bajas para una ciudad y demasiado altas para un ensanche—, son tan impracticables para el transporte como lo son para otras actividades económicas o sociales.

El destino común de estos distritos en la actualidad es el de ser abandonados por las personas con posibilidades de elegir. Si los muy pobres los heredan, el transporte y el tráfico no causarán grandes problemas, porque sus habitantes no pueden permitirse tráfico suficiente como para hacer de ello un problema. Cuando se lo puedan permitir, se marcharán.

Pero cuando estos distritos son deliberadamente *reformados para traer de vuelta a la clase media*, o bien cuando son objeto de conservación para retener una población que aún no haya desertado, la necesidad de albergar grandes cantidades de los vehículos se convierte en un asunto de primer orden. La dispersión de uso y la agonía se refuerzan.

La Gran Carcoma de la Monotonía se alía con la carcoma de la congestión del tráfico.

Cuanto más espacio, *urbanizado o no urbanizado*, monótono, mayor la presión del tráfico en los distritos animados. Las personas que *tienen* que usar automóviles para recorrer su territorio monótono o para salir de él, no son meramente caprichosas cuando cogen sus coches y van a donde éstos son innecesarios, destructivos y una carga para sus conductores.

Los espacios que exhiben la Gran Carcoma de la Monotonía necesitan dotarse con las condiciones de las que carecen para generar la diversidad. Es su necesidad más elemental, sin tener en cuenta el tráfico. Pero es también un objetivo imposible si

en lo primero que se piensa es en albergar grandes cantidades de vehículos dejando las sobras para lo demás. Una estrategia de erosión para automóviles no solamente es destructiva para la intensidad urbana que ya existe; también estorba la alimentación de la nueva o adicional intensidad de uso allí donde ésta se necesita.

Varios tipos de usos e intereses urbanos interfieren siempre con el proceso de erosión. Una de las razones por las cuales la erosión tiene lugar gradualmente en la mayoría de las ciudades es el coste exorbitante de la compra de terreno que ya se usa para otras cosas. Pero hay infinitos factores, además de los gastos, que frenan el inacabable flujo del tráfico de superficie. Las muchas esquinas por las que se permite a los peatones cruzar las calles, por ejemplo, hacen de freno.

Para hacerse una idea clara del conflicto entre las presiones para albergar más vehículos y las presiones ejercidas por otros usos diferentes, sólo hay que asistir a una audiencia pública sobre la ampliación de una calle, o un nuevo acceso a una autopista, a un puente, una carretera a través de un parque, la imposición del sentido único a una vía, un nuevo conjunto de garajes públicos o cualquier otra propuesta de erosión patrocinada oficialmente que requiera un debate público.

Semejantes ocasiones hacen visibles puntos de vista diferentes del que aboga por la erosión. Los ciudadanos cuyos barrios o propiedades se vean afectadas combatirán el proyecto, algunas veces no sólo con discursos y peticiones, sino también con manifestaciones y pancartas[4]. Muchas veces citan los mismos argumentos generales contra la erosión que he usado yo, citando a Salisbury, Gruen, el libro de Wilfred Owen *Cities in the Motor Age*, o los argumentos de Lewis Mumford en favor de un transporte equilibrado y variado.

Sin embargo, el meollo argumental de los ciudadanos no son las generalidades y la filosofía sobre el destino de las ciudades; y sus puntos más convincentes y fervientes no comentan eso.

Lo que los ciudadanos atacan, en realidad, es la destrucción *especifica* que sufrirán sus casas y calles, sus negocios y su comunidad. Muchas veces, los funcionarios municipales locales de rango inferior, elegidos por voto popular, se unen a la protesta; si no lo hicieran, nunca más serían elegidos.

Los urbanistas, comisionados de tráfico, altos funcionarios electos y otros individuos remotos situados en la cima del aparato municipal aguardan estos procedimientos. Lo saben todo sobre los que protestan: gente bienintencionada pero, por la naturaleza de las cosas, inexperta en estos problemas, limitada por sus intereses personales o de grupo, incapaz de ver *todo el cuadro*.

Pero vale la pena escuchar lo que dicen estos ciudadanos.

Sus razonamientos sensatos y directos sobre los efectos locales concretos y específicos son la clave, para mí, para rescatar las ciudades de la erosión por el tráfico, un punto sobre el que pronto volveré. Nos recuerdan también que la erosión es impopular por razones muy tangibles para muchos ciudadanos.

Aunque las protestas, la propia necesidad de audiencias públicas y los gastos que requieren los cambios erosionadores son todas ellas formas de resistencia de las ciudades al proceso de erosión, no representan ninguna reversión real del proceso. A lo sumo, hacen tablas.

Si el triunfo de otras presiones sobre el tráfico da un paso más, y consigue *disminuir* el tráfico vehicular, entonces tendremos un ejemplo de sacrificio de los automóviles por las ciudades.

El sacrificio de los automóviles por las ciudades es hoy, casi siempre, producto de la casualidad. El sacrificio, a diferencia de la erosión, pocas veces se planifica deliberadamente, ni se reconoce o practica como política. Pero ocurre.

Muchas veces son efímeros. Por ejemplo, cuando se abrió un teatro en el off-Broadway, en el cruce de varias calles estrechas de Greenwich Village, la intensidad añadida de uso en los entreactos y tras las representaciones obstaculizaba el tráfico. Los espectadores usaban la calzada como vestíbulo, porque la acera era muy estrecha y tardaban en despejar el paso. Un bloqueo similar de una calle mucho más ancha puede observarse en Nueva York cuando el Madison Square Garden abre sus puertas después de un evento nocturno. Tan grande es la presión de la muchedumbre, que ignora todos los derechos de los vehículos. No se respetan los semáforos. El tráfico se detiene en varias manzanas. En cualquiera de estos casos, si los conductores al límite de una elección deciden no intentar llevar el coche la próxima vez, el sacrificio opera, aunque de manera muy efímera.

Otra forma habitual de sacrificio de los automóviles por las ciudades puede observarse claramente en el distrito neoyorquino especializado en prendas de vestir, que genera mucho tráfico de camiones. Estos camiones compiten por la calzada y operan de manera ineficaz. Son tantos que, entre todos, hacen ineficaces otras formas de tráfico vehicular. Los conductores de vehículos privados aprenden a evitar este distrito. Cuando estos conductores en trance de elegir optan por caminar a pie o utilizar el metro para su trayecto el sacrificio opera. De hecho se ha puesto tan difícil cruzar este distrito en taxi o en un auto privado para llegar hasta los comercios, que en los últimos años la mayoría de las empresas textiles de Manhattan, que estaban en un tranquilo barrio del centro de Manhattan, se han mudado al distrito en cuestión para poder llegar a pie a sus clientes. Aunque este traslado añade intensidad y concentración, minimiza el uso de los vehículos, y es un ejemplo de sacrificio llevado hasta el punto de que la necesidad del coche se reduce.

El sacrificio de los automóviles por las ciudades tan rara vez es deliberado que cuesta encontrar ejemplos recientes (la prohibición de circular por ciertas calles, como casi siempre se acompaña de medidas compensatorias para éstos, no es eliminación sino reajuste del tráfico). No obstante, la prohibición del paso a los automóviles de Washington Square Park, en Nueva York, a principios de 1958, es un ejemplo que merece la pena estudiar.

El Washington Square Park, de unas dieciocho hectáreas de superficie, termina al

sur la 5ª Avenida. Sin embargo, hasta 1958, no interrumpía la circulación norte-sur. Una carretera, inicialmente un paseo de coches, permitía el tránsito entre el final de la 5ª Avenida y otras calles por abajo del parque.

Con los años, naturalmente, se fue incrementando el tráfico rodado por este enlace, causando serias molestias a los muchos usuarios que frecuentaban el parque. En la década de los treinta, Robert Moses, en su calidad de comisionado de parques y jardines, intentó quitar esta pista. Pero su plan era compensarlo (y más que compensarlo) recortando los lados del parque para ensanchar las estrechas calles que lo rodeaban y por tanto apresar el parque con una arteria de intenso tráfico. Este proyecto, bautizado por los vecinos *Plan esterilla* (por lo que quedaría de parque), fue combatido y derrotado. Tablas.

Después, a mediados de la década de los cincuenta, el Sr. Moses volvió con un nuevo proyecto de erosión. Éste implicaba construir una gran autopista a nivel más bajo que el parque para enlazar el centro de Manhattan con una vasta y apática Ciudad Radiante con su correspondiente autopista, que el señor Moses estaba maquinando al sur del parque.

Al principio, la mayoría de los ciudadanos locales se opusieron a la pista a nivel inferior del parque, con la idea de quedar en tablas. Sin embargo, dos audaces mujeres, las señoras Shirley Hayes y Edith Lyons, pensaron de forma menos convencional. Ambas señoras dieron el notable paso intelectual de proponer mejoras en ciertos usos urbanos, tales como juegos infantiles, paseos a pie y a caballo a expensas del tráfico rodado. Abogaron por la eliminación de la carretera, en una palabra, por el cierre del parque al tráfico rodado, pero *sin* ensanchar las calzadas del perímetro. En resumen, proponían clausurar una calzada sin compensación alguna.

Su idea se hizo popular; las ventajas del proyecto eran evidentes para todos los que usaban el parque. Además, entre los teóricos se abrió paso la idea de que quedar en tablas no era una opción esa vez, puesto que, cuando la Ciudad Radiante y la autopista proyectada por el Sr. Moses se construyeran, la calzada que atravesaba el parque soportaría automóviles en cantidades propias de una autopista. Se dieron cuenta de que la vieja carretera, aunque molesta, se usaba muy por debajo de su capacidad, y que sería algo muy distinto e intolerable cuando soportara una parte del tráfico destinado a la futura autopista.

En lugar de mantenerse a la defensiva, la opinión mayoritaria de la comunidad pasó a la ofensiva.

Los funcionarios municipales insistían en que, si se clausuraba la calzada —lo que consideraban una medida demencial—, la única alternativa posible sería ensanchar las calles laterales al parque, o bien provocar en ellas una frenética congestión de tráfico. La Comisión de Urbanismo, después de una serie de encuestas e investigaciones al respecto, rechazó las propuestas de clausura y, en cambio, aprobó lo que sus miembros llamaron una *calzada mínima* a través del parque, basándose en que, si la comunidad se salía con su demencial intención, los ciudadanos acabarían

arrepintiéndose. Las calles que rodean el parque, decían, quedarían sumergidas por el tráfico desviado. El comisionado de tráfico preveía un incremento anual inmediato (estimado en varios millones) del número de coches que utilizarían las calles próximas como accesos a la autopista. El Sr. Moses predijo que si la comunidad se salía con la suya, los ciudadanos pronto le pedirían otra vez la reapertura de la calzada y la construcción de una autopista, y que la gran confusión que se derivaría de ello les serviría de lección.

Todas estas espantosas predicciones se habrían hecho realidad *si* se les hubiera compensado a los automóviles desviados del parque. Sin embargo, antes de que se tomara decisión alguna respecto a las compensaciones al tráfico rodado —por ejemplo, facilitar la circulación por las calles laterales del parque— la comunidad, ejerciendo una presión política más bien abrupta, consiguió la clausura de la pista central, primero de manera experimental y después permanentemente.

Ninguna de las predicciones de aumento del tráfico alrededor del parque se confirmó. Estas predicciones no podían confirmarse porque las calles adyacentes, estrechas y llenas de semáforos, trufadas de automóviles aparcados, utilizadas caprichosamente por alegres peatones y repletas de esquinas duras de negociar, constituían una ruta lenta y difícil para los automóviles. La ruta a través del parque, la que iba a ser cerrada, era la mejor ruta norte-sur.

Todas las estimaciones del tráfico efectuadas después de la clausura no han indicado aumento alguno del tráfico en el perímetro que rodea al parque; la mayoría han arrojado una ligera reducción.

En la parte baja de la 5ª Avenida el tráfico ha caído de manera apreciable, parece que gran parte de su tráfico era de paso; lejos de provocar nuevos problemas de congestión, el obstáculo produjo un ligero alivio.

¿Dónde se habían ido entonces los millones de automóviles profetizados por el comisionado de tráfico?

Ésta es la parte más interesante y significativa de la historia. Porque parecía que no se habían ido a ninguna otra parte. Las avenidas situadas a ambos lados de la 5ª Avenida, paralelas a ella, y las transversales, que esperaban llevarse el tráfico desviado, no registraron sin embargo aumento apreciable alguno. Al menos, el tiempo en que normalmente hacen sus trayectos los autobuses, un factor muy sensible a los incrementos o reducciones del tráfico total, no se alteró en absoluto. Los conductores de los autobuses tampoco apreciaron diferencia alguna. Por su parte al comisionado de tráfico, que dispone de medios para calcular donde se necesite, y para hacer estudios sobre trayectos e itinerarios, no le interesaba el paradero de sus desaparecidas hordas. No le gusta hablar de ello.

Como los desaparecidos usuarios de autobuses en las avenidas de dirección única, estos automóviles —o *algunos* automóviles— se desvanecieron. Su desaparición no es tan misteriosa, y no menos esperable, que la desaparición de los usuarios de los autobuses. Pues igual que no hay un número absoluto e inmutable de usuarios del

transporte público de una ciudad, tampoco hay un número absoluto e inmutable de usuarios de automóviles privados; más bien, estas cifras varían como respuesta a diferenciales en velocidad y comodidad entre las distintas formas de moverse.

El sacrificio de los automóviles opera haciendo condiciones *menos* cómodas para los coches. El sacrificio de los automóviles como proceso gradual pero firme (algo que no existe hoy) reduciría regularmente el número de personas que usan el vehículo privado en una ciudad. Adecuadamente dirigido —como aspecto para estimular la diversidad y el uso intensivo de la ciudad— el sacrificio reduciría la necesidad del coche simultáneamente a la reducción de la comodidad para los coches, de la misma forma que, al revés, la erosión incrementa la necesidad de coches al incrementarse la comodidad para ellos.

En la vida real, que es algo completamente diferente de la vida de ciudades de ensueño, el sacrificio de los automóviles por las ciudades es probablemente el único medio por el cual puede reducirse en cifras absolutas el número de vehículos. Probablemente el único medio realista para estimular el transporte público y, al mismo tiempo, dar alas y acomodar una mayor intensidad y vitalidad de usos urbanos.

Sin embargo, una estrategia de sacrificio de los automóviles por las ciudades no puede ser arbitraria o negativa. Ni puede una política semejante dar resultados inmediatos espectaculares. Aunque sus efectos acumulados serán revolucionarios, como cualquier estrategia orientada a que las cosas sigan funcionando tiene que plantearse como una forma de evolución.

¿Qué tipo de tácticas son apropiadas para una estrategia de sacrificio de automóviles por las ciudades? Muchas de las tácticas son obvias si entendemos que lo importante no es el sacrificio de los automóviles *en* las ciudades, sino, más bien, *por* las ciudades. Las tácticas adecuadas procuran espacio a otros usos urbanos necesarios y deseados, que entraban en competición con las necesidades del tráfico rodado.

Consideremos, por ejemplo, los usos de las aceras, desde los puestos de venta hasta el juego de los niños, que tratan de alojar las calles populares. Estos usos necesitan aceras anchas. Además una doble hilera de árboles haría un efecto espléndido en algunas. Una táctica para sacrificar los automóviles procuraría dar a las aceras una gran variedad de usos, por consiguiente ensancharlas y adornarlas como una victoria de la vida urbana. Automáticamente, esto estrecharía la calzada.

Cuando nuestras ciudades aprendan a estimular deliberadamente los cuatro generadores básicos de variedad y diversidad, las calles populares interesantes proliferarán. En cuanto estas calles, por su uso, se ganen ensanchar sus aceras, habría que ofrecérselo.

¿De dónde vendría el dinero? Del mismo lugar de donde sale el dinero mal aplicado ahora a estrechar aceras[5].

Existen muchas variantes de la resta física de espacio a la calzada en beneficio de

otros usos ya evidentes. En lugares de gran concentración, junto a escuelas, algunos teatros y ciertos grupos de tiendas, podrían acondicionarse vestíbulos exteriores metidos parcialmente en la calzada destinada al tráfico, haciendo que tengan un valor sacrificial permanente y no efímero. También podrían construirse pequeños jardincillos atravesando una calle, creando callejones sin salida. Permitirían el acceso por ambos lados de la calle. Se limitarían a impedir el tráfico rodado salvo en casos de emergencia. Los paseos de coches de los parques, siempre y cuando se trate de parques con suficiente uso como para justificar estas medidas, podrían cerrarse a la circulación como en Washington Square.

Además de estas y otras variantes de intrusión en el espacio de la calzada, las manzanas más pequeñas, y por tanto, los muchos cruces, que son una necesidad para la generación de diversidad, también interfieren en el flujo de tráfico.

En el capítulo siguiente, sobre el orden visual, haré sugerencias especificas sobre tácticas que a la vez benefician una vida animada y, al mismo tiempo, resulta que frustran el tráfico rodado. Las posibilidades para añadir comodidad, intensidad y alegría en las ciudades y, al mismo tiempo, poner trabas a los vehículos son ilimitadas. Hoy en día desterramos automáticamente (aunque algunas veces con congoja) cualquier diversión, por no decir nada de las necesidades puramente funcionales, como pasos de peatones frecuentes y fáciles, porque chocan con las voraces e insaciables necesidades de los automóviles. El choque es real. No es necesario inventar tácticas artificialmente.

Tampoco hay que imponer semejantes mejoras donde no son deseadas. Las calles y distritos donde un número apreciable de personas las deseen y disfruten deberían obtenerlas; no las calles y distritos cuyos moradores no las apoyen.

Tan estrecho y orgánico es el vínculo entre un distrito urbano animado y diverso y una reducción en números absolutos de los vehículos que usan sus calles que, excepto por un problema serio, una buena estrategia de sacrificio podría basarse pura y simplemente en construir con gracia distritos interesantes y animados e ignorar los efectos colaterales sobre el tráfico de automóviles.

El sacrificio debe llevar con cierta selectividad. Como dijimos antes en este capítulo, el tráfico ejerce presiones sobre *sí mismo*; los vehículos compiten unos con otros, así como con otros tipos de usos. De la misma manera que el tráfico y los otros usos se adaptan y ajustan unos a otros, dando lugar a procesos de erosión o de sacrificio, los vehículos se adaptan y ajustan a la presencia de los otros. Por ejemplo, la ineficacia de los camiones en las ciudades es, en gran parte, la adaptación de los camiones a la competición de tantos vehículos. Si la ineficacia llegara a ser suficientemente grande, las empresas afectadas podrían mudarse o quebrar, que es otro aspecto de la erosión y dispersión de las ciudades. Anteriormente ya he dado un ejemplo de la diferencia en la comodidad según vehículos: los efectos divergentes, para coches privados y autobuses, de hacer de sentido único una avenida. La ventaja para los automóviles es un castigo para los autobuses.

El sacrificio no selectivo podría ser, en muchas calles, tan perjudicial para los camiones y autobuses como para los automóviles privados.

Los camiones y los autobuses son en sí mismos manifestaciones importantes de concentración e intensidad urbanas. Y, como veremos, si se estimula su eficacia, el efecto colateral es el mayor sacrificio de los automóviles.

Esta argumentación se la debo al comisionado de tráfico de New Haven, William McGrath, que ha concebido varios medios para que técnicas de tráfico familiares puedan usarse deliberadamente, animar o desanimar selectivamente los vehículos. Sólo la idea de hacer semejante cosa es realmente brillante; McGrath dice que se le ocurrió gradualmente, durante un período de cuatro años de trabajos con los urbanistas de New Haven, durante el cual se dio cuenta de que las técnicas para mover y almacenar coches y para aprovechar al máximo todos los centímetros de calzada, como había aprendido, era un modo muy unilateral de tratar con las calles de una ciudad.

Uno de los objetivos de McGrath es estimular una mayor eficacia del transporte público, que en New Haven hoy significa *autobuses*. Para conseguir esto los autobuses que entran, salen o circulan por el centro de la ciudad tienen que ir más rápido. Esto puede hacerse, sin duda —dice McGrath—, regulando las frecuencias de los semáforos en intervalos cortos y nunca coordinados. Como las paradas de los autobuses están próximas a las esquinas, las frecuencias cortas interfieren menos en la duración del recorrido de los autobuses que las frecuencias largas. Estas mismas frecuencias cortas y regulares (no coordinadas) detienen y frenan constantemente al transporte *privado*, desanimándole de usar estas calles en concreto. A su vez, esto significa aún menos interferencias y más velocidad para los autobuses.

McGrath piensa que la manera realista de conseguir calles para peatones allí donde éstas puedan ser deseables en un centro urbano intensamente usado consiste en dificultar el uso de la calle a los automóviles, sobre todo mediante las señales, hasta conseguir que «sólo un conductor pirado se atreva a tomar semejante ruta después de haberlo intentado una o dos veces», y también prohibiendo el aparcamiento. Una vez que la susodicha calle haya alcanzado el punto en el cual ya sólo la usen los camiones que cargan o descargan mercancías y algunos pocos vehículos, su estatus de calle peatonal puede formalizarse sin demasiado perjuicio para nadie y sin que haya que compensar arrojando tráfico rodado y aparcamientos a las calles adyacentes. Los cambios de hábitos necesarios habrán sido ya absorbidos, por contrición.

En teoría, las autopistas urbanas se presentan siempre como un medio para sacar los automóviles de otras calles, aliviando el tráfico de éstas. En la vida real esto sólo funciona en el caso de que las autopistas se usen muy por debajo de su capacidad, pues no se contempla el destino posterior, fuera de la autopista, de esa incrementada riada de vehículos. En lugar de servir de válvulas de escape, las autopistas sirven con demasiada frecuencia como volquetes. Por ejemplo, el plan del señor Moses para construir una autopista en el centro urbano de Manhattan —la que repercutía en

Washington Square—, se presenta atractivamente como una ruta entre los puentes del East River, a un lado de la isla, y los túneles del Eludson River, al otro, apta para desviar el tráfico rodado del centro de la ciudad. Y sin embargo el plan incluye puñados de rampas que cuelgan como espagueti sobre la ciudad. Son pasarelas de descarga que llevan tráfico destinado al corazón de la ciudad, por lo que ahogarán, en lugar de aliviar, el tráfico urbano.

McGrath piensa que si se pretende realmente que las autopistas alivien las calles de una ciudad, hay que tener en cuenta todos sus efectos. Por una parte, no debe aumentarse las plazas de aparcamiento en las calles teóricamente aliviadas de tránsito. Ni tendría que ser posible, en las rampas de salida, buscar un camino alternativo por calles supuestamente aliviadas. McGrath lo desarrolla así: las calles que eventualmente pudieran usarse como alternativas de las grandes arterias cuando se atascan deberían estar protegidas por vías muertas juiciosamente colocadas. Éstas no dificultarían el uso localizado de las calles afectadas, pero sí impedirían a los conductores enlazarlas como autopistas o grandes arterias. Con estas medidas, las autopistas cumplirían su verdadera misión de válvula de escape.

Algunas rampas, que lleven a ciudades muy densas, podían reservarse a autobuses y camiones.

Extendiendo la idea básica de la selectividad de McGrath, se podría ayudar a los camiones en las ciudades. Los camiones son vitales para las ciudades. Significan prestación de servicios, significan empleos. En la actualidad en cambio ya tenemos tácticas selectivas para los camiones en algunas calles. En la 5ª Avenida y en Park Avenue de Nueva York, por ejemplo, están prohibidos todos salvo los repartidores.

Ésta es una política razonable en algunas calles pero, bajo una estrategia de sacrificio de los automóviles, unas mismas tácticas pueden usarse en otras calles de manera completamente equivocada. Allí donde las calles se estrechen o se atasquen y haya que elegir qué vehículo puede usarla, puede darse la preferencia a los camiones y permitir la circulación de otros vehículos sólo si entregan o recogen (pasajeros).

Al mismo tiempo, las vías más rápidas de las arterias o avenidas anchas podrían reservarse solamente a los camiones. Es simplemente una inversión, por ejemplo, de la política asombrosamente frívola de Nueva York que consiste en diseñar las arterias más rápidas, en las partes de la ciudad de mayor densidad, deliberadamente para excluir los camiones y obligando incluso a los camiones de largo recorrido a meterse por calles locales.

Los camiones, favorecidos por un sacrificio selectivo de vehículos, se ordenarían por sí solos considerablemente. Los vehículos pesados usarían las arterias rápidas. Las calles estrechas o susceptibles de grandes embotellamientos quedarían para reparto y recogida de mercancías.

En un distrito urbano donde ocurriera firme y selectivamente el sacrificio de vehículos, cabe esperar que los camiones constituyan un porcentaje mucho más elevado de los vehículos de superficie que en la actualidad. Esto no significaría más

camiones, sino menos automóviles privados; cuanto más eficaz sea el sacrificio de los coches privados, menos omnipresentes serán los camiones, porque no se los detendrá y frenará como ahora. Además, los camiones usados como instrumento de trabajo (no para ir y venir del trabajo) se repartirán a lo largo del día, no sólo en las horas punta.

Entre los taxis y los automóviles privados, un aparcamiento inadecuado favorece selectivamente a los taxis. Puede ser una forma útil de seleccionar el tráfico, porque los taxis harían así muchas más veces el trabajo de automóviles privados equivalentes. Cuando el señor Kruschev visitó nuestro país comprendió en seguida esta diferencia de eficacia. Tras observar el tráfico en San Francisco, comentó con el alcalde este derroche y evidentemente reflexionó sobre lo que había visto pues, a su vuelta, cuando pasó por Vladivostok, anunció que su política sería estimular flotas de taxis en las ciudades soviéticas, más que automóviles privados.

La selectividad, que debería ser parte de una estrategia de sacrificio lograda, donde la competencia entre vehículos la justificara, significa muy poco por sí misma. Es importante, solamente, como parte de una amplia estrategia encaminada a reducir en números absolutos los vehículos de una ciudad.

Para considerar las tácticas más adecuadas para el sacrificio de los automóviles, vale la pena echar otra ojeada al proceso de erosión. La erosión de las ciudades por los automóviles, todo menos admirable en sus efectos, presenta aspectos admirables en algunos de sus principios operativos. Algo tan eficaz siempre enseñará algo y vale la pena, creo, estudiarlo desde este punto de vista.

Los cambios requeridos o traídos por la erosión ocurren siempre a trozos, tanto que casi podríamos considerarlos engañosos. En la perspectiva de la vida de una ciudad en su conjunto son fragmentarios, incluso, los pasos del proceso más drásticos. *Por tanto, cada cambio, cuando tiene lugar, se absorbe como fragmento*. Cada cambio erosivo requiere, a su vez, mutaciones en los hábitos de los ciudadanos, en sus movimientos por la ciudad, y cambios en su manera de usarla; pero no todo el mundo necesita cambiar sus hábitos a la vez, ni nadie tiene que cambiar demasiados hábitos a la vez (excepto los desplazados).

El sacrificio de los automóviles requiere también cambios en las costumbres y ajustes en los usos. Como en el caso de la erosión, no debe quebrar demasiados hábitos a la vez.

El que sea deseable un sacrificio evolutivo y fragmentario tiene que ver también con el desarrollo del transporte público. En la actualidad, el transporte público languidece, pero no por falta de potenciales mejoras tecnológicas. Un tesoro de inteligencia técnica ha quedado en el limbo porque no tiene sentido desarrollarlo en una era de erosión urbana, no hay financiación y nadie cree en él. Aun cuando el transporte público, bajo tácticas de sacrificio de automóviles, reciba un impulso por el incremento de su empleo no es realista esperar que se logren mejoras revolucionarias de forma abrupta, y ni siquiera parece deseable que ocurra así. El

desarrollo del transporte público del siglo XX (algo que no hemos tenido) tiene que seguir a un alza en el hábito y a una previsión clara de ese hábito, de la misma manera que el declive del transporte público ha seguido a un descenso del hábito y a una previsión de la caída del hábito.

Los cambios erosivos fragmentarios que, por acumulación, se comen una urbe determinada, no están previstos de antemano en ningún tipo de esquema olímpico o plan maestro. Si así fuera, no serían tan eficaces como son. Por lo general, son respuestas directas y prácticas a problemas directos y prácticos a medida que aparecen. Por tanto cada movimiento cuenta; pocos son simples gestos o despilfarres. En el caso del sacrificio de los automóviles, esta misma clase de oportunismo dará máximos resultados, y también los mejores, en términos de utilidad y mejora urbana. Las tácticas sacrificiales deben aplicarse donde haya conflicto entre el tráfico y otros usos urbanos, y mientras se desarrollan nuevos conflictos de este tipo.

Finalmente, los roedores de las ciudades abordan siempre los problemas como si fueran a resolverlos de manera positiva. Se habla, casi siempre en niveles abstractos y enrarecidos, sobre usar las autopistas para eliminar, como fin secundario, los barrios bajos. Pero, en la vida real, nadie promueve o apoya las autopistas con el propósito negativo de librarse de algo. Los objetivos son: accesos, velocidad y comodidad en proporciones cada vez mayores, o supuestamente mayores.

El sacrificio, igualmente, ha de operar en términos positivos, como un medio de llevar a la práctica mejoras positivas, deseables y fácilmente comprensibles, apelando a intereses urbanos diversos, específicos y tangibles. Esto es deseable, no porque semejante manera de abordar el problema sea superior y más persuasiva desde el punto de vista político (que lo es), sino porque los fines deben ser los fines tangibles y positivos de aumentar, en lugares específicos, la variedad, vitalidad y viabilidad urbanas. Concentrarse como fin principal en librarse de algo, poniendo tabús y castigos a los automóviles (como dirían los niños: «Coches, coches, marchaos»), sería una política no solamente abocada al fracaso, sino, lo que es más, justamente abocada al fracaso. Un vacío urbano, me permito recordarlo, no es mejor que un tráfico caótico, y los ciudadanos sospechan con razón de programas que dan nada a cambio de algo.

¿Y si no conseguimos detener la erosión de las ciudades por los automóviles? ¿Y si se nos impide catalizar ciudades viables y animadas porque los pasos prácticos necesarios chocan con los pasos prácticos requeridos por la erosión?

Todo tiene su lado bueno.

En este supuesto, los americanos no tendremos que reflexionar sobre un misterio que ha preocupado a los hombres durante milenios: ¿cuál es el fin de la vida? Para nosotros es rotundo y claro, indiscutible se mire por donde se mire: el fin de la vida es producir y consumir automóviles.

No es difícil entender que la producción y el consumo de automóviles parezca el

fin de la vida a la administración y dirección de la General Motors, o a otros hombres y mujeres profundamente comprometidos económica o emocionalmente en este empeño. Si así lo consideran, merecen ser alabados más que criticados por su notable identificación de la filosofía con el deber cotidiano. Es más difícil entender, sin embargo, por qué la producción y consumo de automóviles ha de ser el fin de la vida para este país.

De modo similar, es comprensible que hombres que fueron jóvenes en la década de los veinte hayan quedado cautivados por la visión de las autopistas de la Ciudad Radiante, con la especiosa promesa de que se adecuarían a la era del automóvil. Al menos entonces era una idea nueva; para los hombres de la generación del neoyorquino Robert Moses, por ejemplo, era algo radical y emocionante en los días en que sus mentes crecían y sus ideas se formaban. Algunos hombres tienden a depender de antiguas emociones intelectuales, como algunas mujeres bellas, cuando son ancianas, se quedan en las modas y peinados de su emocionante juventud. Pero es más difícil entender por qué esta senilidad ha de transmitirse intacta de generación en generación entre urbanistas y diseñadores. Es realmente perturbador pensar que los hombres que hoy son jóvenes, que se están capacitando en sus respectivos oficios, deban aceptar, sólo con *el argumento de que deben pensar deforma moderna*, unas concepciones sobre ciudades y tráfico no solamente inviables, sino a las que nada nuevo ni significativo les ha sido añadido desde que sus padres eran niños.

19
Orden visual: sus limitaciones y sus posibilidades

Cuando tratamos con las ciudades tratamos con la vida en toda su complejidad e intensidad. Y como esto es así, hay una limitación estética en lo que puede hacerse con las ciudades: *una ciudad no puede ser una obra de arte*.

Necesitamos arte, tanto en la disposición de las ciudades como en los demás ámbitos de la vida, para explicarnos la vida, para mostrarnos su significado e iluminar la relación existente entre la vida que cada uno de nosotros encarna y la vida exterior

a nosotros. Necesitamos el arte, sobre todo quizás, para tranquilizarnos respecto a nuestra propia humanidad. Sin embargo, aunque el arte y la vida forman un tejido común, no son lo mismo. La confusión entre ellos es parte del porqué el diseño urbano es tan decepcionante. Para llegar a mejores estrategias de diseño, es importante aclarar esta confusión.

El arte tiene sus formas de orden peculiares; y son muy rigurosas. Los artistas, en cualquier medio, *seleccionan* de entre los abundantes materiales de la vida y organizan esta selección en obras bajo el control del artista. Por supuesto, el artista es consciente de que las exigencias de la obra lo controlan a él (por ejemplo, el material que ha seleccionado). El casi milagroso resultado de este proceso (si la selección, organización y control son consistentes entre sí) puede ser arte. Pero la esencia de este proceso es la selección disciplinada, muy discriminativa, *de* la vida. En relación con la inclusividad y la complejidad literalmente inacabable de la vida, el arte es arbitrario, simbólico y abstracto. Éste es su valor y la fuente de su particular orden y coherencia.

Abordar una ciudad, o incluso un barrio, como si fuera un problema arquitectónico capaz de recibir orden convirtiéndose en una disciplinada obra de arte es cometer la falta de intentar sustituir la vida por el arte.

Los resultados de tan profunda confusión entre arte y vida no son vida ni arte. Son taxidermia. En su lugar, la taxidermia puede ser un oficio útil y decente. Pero se lleva demasiado lejos cuando los especímenes expuestos son ciudades muertas o asfixiadas.

Como todos los intentos de arte que se alejan de la verdad y pierden el respeto a lo que se traen entre manos, este oficio de la taxidermia urbana se convierte, en manos de sus eximios especialistas, en algo cada vez más melindroso y preciosista. Es su única manera de avanzar.

Pero todo esto no es más que una mala utilización del arte, mortal para la vida (y también para el arte). Sus resultados empobrecen la vida en lugar de enriquecerla.

Evidentemente, es posible que la creación artística no sea un proceso tan individualista como normalmente es en nuestra sociedad.

En determinadas circunstancias la creación artística puede en principio hacerse por un consenso general y, en efecto, anónimo. Por ejemplo, en una sociedad cerrada, una sociedad impedida técnicamente, una sociedad detenida, tanto la necesidad pura como la tradición y la costumbre pueden imponer a todo el mundo una selección disciplinada de objetivos y materiales, una disciplina por consenso respecto de lo que tales materiales exigen de sus organizadores y un control disciplinado de las formas así creadas. Estas sociedades pueden crear pueblos, y quizá sus peculiares tipos de ciudades, que a nosotros nos parecen obras de arte en su totalidad física.

Pero no es éste nuestro caso. Para nosotros, esas sociedades son interesantes de sopesar; también podemos contemplar sus obras armoniosas con admiración o algún tipo de nostalgia, y preguntarnos soñadoramente después por qué no somos así.

No somos así porque la limitación de las posibilidades y las constricciones sobre los individuos en esas sociedades se extienden más allá de los materiales y las concepciones utilizadas en la creación de obras de arte a partir del todo de la vida cotidiana. Las limitaciones y constricciones alcanzan a todos los ámbitos de oportunidad (incluido el ámbito de oportunidades intelectuales) y a todas las relaciones interpersonales. Estas limitaciones y constricciones nos parecerían a nosotros un innecesario e intolerable embrutecimiento de la vida. Con todo nuestro conformismo, somos demasiado aventureros, audaces, inquisitivos, egoístas y competitivos como para ser una sociedad armoniosa de artistas por consenso y, lo que es más, concedemos un alto valor a todos los rasgos que nos impiden ser así. Tampoco es el encarnar la tradición o expresar (y congelar) el consenso armónico el uso constructivo que hacemos de las ciudades o la razón por la que las consideramos valiosas.

A los utópicos del siglo XIX, con su rechazo de la sociedad urbanizada y su herencia del romanticismo del siglo XVIII sobre la nobleza y simplicidad del hombre *natural* o primitivo, les atrajo la idea de los ambientes simples que eran verdaderas obras de arte gracias a un cierto consenso armónico. Volver a esta condición ha sido una de las esperanzas incorporadas a nuestra tradición de reformismo utópico.

Esta vana (y profundamente reaccionaria) esperanza coloreó el utopismo del movimiento urbanístico de la Ciudad Jardín, y también, ideológicamente, suavizó algo su tema dominante de la armonía y el orden impuesto por una urbanización autoritaria.

La esperanza de un ambiente simple constituido por un arte derivado del consenso —o más bien, un fantasmal vestigio de esa esperanza— ha seguido revoloteando por la teoría urbanística de la Ciudad Jardín cuando se ha mantenido pura e incontaminada por las teorías de la Ciudad Radiante y de la Ciudad Bella. Así, todavía en 1930, Lewis Mumford, en *The Culture of Cities*, concedía una gran importancia, desconcertante en ausencia de esta tradición, a ocupaciones tales como la fabricación de cestas, objetos de cerámica y zapatos en las comunidades planificadas previstas para nosotros. Todavía en la década de los cincuenta, Clarence Stein, destacado urbanista de la Ciudad Jardín americana, al recibir la Medalla de Oro del Instituto Americano de Arquitectura por su contribución al progreso arquitectónico, divagaba sobre ciertos objetos que pudieran crearse mediante un armónico consenso en las comunidades ideales que imaginaba. Sugirió que debía permitirse a los ciudadanos construir una guardería pero, por supuesto, con sus propias manos. Pero la sustancia del mensaje de Stein era que, aparte de la guardería concedida, todo el contexto físico de una comunidad y sus instalaciones debían estar bajo el total, absoluto e indiscutible control de los arquitectos del proyecto.

Por supuesto, son suposiciones muy semejantes a las de la Ciudad Radiante y la Ciudad Bella. Éstas fueron siempre cultos al diseño arquitectónico, antes que cultos a la reforma social.

Indirectamente a través de la tradición utopista, y directamente a través de las más realistas doctrinas artísticas por imposición, el urbanismo moderno se ha lastrado desde sus inicios con el incómodo objetivo de convertir las ciudades en disciplinadas obras de arte.

Como los constructores que se quedan perplejos cuando intentan pensar qué hacer al margen de sus conjuntos de renta diferenciada, o como los constructores de autopistas, perplejos si intentan pensar qué hacer además de acomodar más coches, así también los arquitectos que se aventuran en la urbanística se quedan totalmente perplejos muchas veces cuando intentan crear un orden visual en las ciudades sin sustituir el orden de la vida por el orden del arte. No pueden hacer gran cosa. No pueden desarrollar tácticas alternativas porque carecen de una estrategia de diseño que ayude a las ciudades.

En lugar de intentar sustituir la vida por el arte, los urbanistas deberían volver a una estrategia que ennobleciese tanto al arte como a la vida: una estrategia que iluminara y clarificara la vida y ayudara a explicarnos sus significados y orden (en este caso que ayudara a iluminar, clarificar y explicar el orden de las ciudades).

Constantemente estamos oyendo mentiras simplonas sobre el orden en las ciudades, y se nos asegura que la repetición representa el orden. Lo más fácil es coger unas pocas formas, darles una regularidad regimentada e intentar dar gato por liebre en nombre del orden. Sin embargo, una regularidad simple y uniforme y sistemas significantes de orden funcional raras veces coinciden en este mundo.

Ver orden y no caos en los sistemas complejos de orden funcional requiere entendimiento. Las hojas que caen de los árboles en otoño, el interior de un aparato de aviación, las entrañas de un conejo diseccionado o la redacción de un periódico parecen un puro caos si se ven sin comprenderse. En cuanto los captamos como sistemas de orden, *parecen* realmente diferentes.

Puesto que usamos las ciudades, y por tanto tenemos una experiencia con ellas, la mayoría de nosotros posee ya una buena base para comprender y apreciar su orden. Algunos de nuestros problemas para comprender y buena parte de su desagradable efecto caótico se deben a la carencia de suficientes refuerzos visuales que subrayen el orden funcional y, peor todavía, a una serie de contradicciones visuales innecesarias.

No obstante, sería infructuoso buscar algún elemento clave excepcional o *pivote* que, clarificado, nos sirviera a su vez para clarificarlo todo. En verdad, no existe ningún único elemento en una ciudad que sea el pivote o la clave. La mezcla en sí es el pivote y su apoyo mutuo es el orden.

Cuando los diseñadores y urbanistas intentan encontrar un mecanismo que exprese de forma clara y fácil el *esqueleto* de la estructura urbana (autopistas y paseos son normalmente los favoritos en esta tarea), siguen fundamentalmente una pista falsa. Una ciudad no se ensambla como un mamífero o como el armazón de acero de un edificio (ni siquiera como un panal o un coral). Una auténtica *estructura*

urbana consiste en una mezcla de usos y nos acercaremos a sus secretos estructurales cuando tratemos con las condiciones que generan la variedad.

En tanto sistema estructural específico por derecho propio, una ciudad se entiende mejor directamente en sus propios términos, mejor que en los términos de otros tipo de organismo u objeto. No obstante, si el resbaladizo atajo de la analogía puede ayudar, la mejor analogía quizás sea imaginar un gran campo en la oscuridad. En ese campo hay muchas fogatas. Las hay de muchos tamaños, unas grandes y otras pequeñas; algunas separadas, otras juntas, algunas se están avivando, otras se apagan poco a poco. Cada fogata, grande o pequeña, extiende su resplandor en la oscuridad circundante, y traza así un espacio. Pero el espacio y la forma de ese espacio sólo existe en la medida en que lo crea la luz de la fogata.

La penumbra no tiene forma o modelo salvo donde la luz la recorta en el espacio. Donde la penumbra entre las luces se hace profunda, indefinible y sin forma, la única manera de darle forma o estructura es encender otros fuegos en la oscuridad o extender suficientemente los más cercanos y activos.

De la misma manera, solamente la complejidad y la vitalidad de uso dan a las diferentes partes de una ciudad una estructura y forma apropiada. Kevin Lynch, en su libro *The Image of the City*, menciona el fenómeno de las áreas *perdidas*, lugares completamente ignorados por las personas a las que entrevistó, que habían olvidado hasta que se les recordaba, aunque la localización de estos lugares *perdidos* no parecía en absoluto merecer este olvido; algunas veces, sus entrevistados acababan de cruzarlos en la realidad o en la imaginación[1].

Dondequiera que las fogatas de uso y vitalidad no se extiendan en la ciudad, ese lugar es penumbra, un lugar sin forma ni estructura urbana. Sin esa luz vital es inútil buscar *esqueletos*, *armazones* o *células* para dar forma de ciudad a un lugar.

Estas metafóricas fogatas que definen el espacio las forman —para volver a las realidades tangibles— áreas donde los usos y usuarios diversos de una ciudad y se ayudan y sostienen mutuamente de una manera compacta, densa y animada.

Éste es el orden esencial que un buen diseño debe apoyar. Estas áreas de vitalidad precisan clarificar su muy notable orden funcional. Conforme las ciudades adquieren más áreas así y pierden más zonas grises o penumbra, la necesidad y las oportunidades para clarificar este orden aumentan.

Cualquier cosa que se haga para clarificar este orden, esta vida compleja, tiene que hacerse principalmente mediante tácticas de énfasis y sugerencia.

La sugerencia —la parte por el todo— es el medio principal por el que el arte comunica; por eso el arte a menudo dice tanto con tanta economía. Una de las razones por las cuales comprendemos esta comunicación de sugerencia y símbolo es que, en cierta medida, es la manera como todos nosotros vemos la vida y el mundo. Constantemente hacemos una selección organizada de lo que consideramos pertinente y consistente de entre todas las cosas que transitan nuestra sensibilidad. Descartamos, o relegamos a un grado de conciencia secundario, las impresiones que no tienen

relación significativa con nuestros objetivos del momento, a menos que tales irrelevantes impresiones sean demasiado fuertes como para ignorarlas. En función de nuestros objetivos, variamos incluso nuestras selecciones de lo que tomamos y organizamos. En este sentido, todos somos artistas.

Este atributo del arte, y este atributo de nuestra manera de ver, son cualidades en las que puede fundamentarse la práctica del diseño urbano y de las cuales puede sacar ventajas.

Los diseñadores no necesitan controlar literalmente un campo de visión entero para incorporar orden visual a las ciudades. El arte es raras veces literal en su aplicación, y si lo es, es malo. Un control visual literal aplicado a las ciudades es normalmente aburrido para todos excepto para los diseñadores a cargo; y, a veces, después de hacerlo, a ellos también les aburre. Porque no deja interés, organización o descubrimiento para nadie más.

Se necesitan sugerencias que ayuden a la gente a extraer por sí misma orden y sentido, en lugar de caos, de lo que ven.

En las ciudades, las calles proporcionan los principales escenarios visuales.

Sin embargo, demasiadas calles se presentan ante nuestros ojos con una profunda y confusa contradicción. En primer plano nos muestran todo tipo de detalles y actividad. Nos avisan visualmente (muy útil para entender el orden de las ciudades) de que se trata de una vida intensa y de que la componen muchas cosas diferentes. Nos lo anuncian no solamente porque vemos una actividad considerable, sino porque vemos, en diferentes tipos de edificios, anuncios, escaparates, y otras empresas e instituciones, las pruebas inanimadas de la actividad y la diversidad. Sin embargo, si la calle sigue interminablemente en la distancia, con la intensidad y complejidad del primer plano, chorreando repeticiones sin fin hasta confundirse en el más completo anonimato de la distancia, obtenemos también un anuncio visual que claramente nos dice: infinitud.

Por lo que a la experiencia humana se refiere, estos dos anuncios, hablando el uno de gran intensidad y el otro de amorfa infinitud, son difíciles de combinar en un conjunto razonable.

Uno u otro de estos dos conjuntos de impresiones en conflicto ha de prevalecer. El observador ha de combatir o intentar suprimir la otra serie. En cualquier caso, es difícil no sentir confusión y desorden.

Cuanto más animado y variado sea el primer plano (es decir, cuanto mejor sea su orden intrínseco de diversidad), más aguda y por esta razón más perturbadora puede ser la contradicción entre estos dos planos. Si demasiadas calles encarnan este conflicto y si sellan un distrito o toda una ciudad con su equívoco, el efecto general será muy próximo al caos.

Desde luego, son dos maneras de intentar ver una calle así. Si una persona privilegia la visión larga, con sus connotaciones de repetición e infinitud, entonces el escenario inmediato y su intensidad le parecerán superfluos y ofensivos. Creo que así

es como muchos observadores entrenados por la arquitectura contemplan las calles de una ciudad, y creo que es una de las razones de la impaciencia y aun del desprecio que muchos (no todos) versados en arquitectura expresan ante las pruebas físicas de la diversidad, libertad y vida de una ciudad.

Si, por otra parte, se privilegia la visión del primer plano, entonces el elemento superfluo, ofensivo y sin sentido será la interminable repetición y continuación en unas distancias perdidas e indefinidas. Creo que así es como la mayoría de nosotros mira las calles de una ciudad la mayor parte de las veces, porque es el punto de vista de una persona cuya intención es usar lo que existe en una calle más que mirarlo con desapego. Al contemplar una calle de esta manera, el observador presta un sentido y al menos un mínimo de orden a lo que ve de cerca, pero solamente al precio de considerar la distancia como un deplorable amasijo que mejor borrar de la cabeza, si se puede.

Para procurar una posibilidad de orden visual a la mayoría de estas calles —y a los distritos en los que predominan— se debe tratar esta contradicción básica de impresiones fuertes. Creo que esto es lo que los visitantes europeos hacen cuando señalan, como suelen, que la fealdad de nuestras ciudades es debida al sistema de parrilla tan corriente entre nosotros.

El orden funcional de la ciudad exige que la intensidad y la diversidad estén ahí; sus manifestaciones pueden retirarse de una calle, sólo a costa de destruir el necesario orden funcional. Por otra parte, sin embargo, el orden de una ciudad no exige la impresión de infinitud; esta impresión puede minimizarse sin interferir con el orden funcional. De hecho, al hacerlo así, se retuerza el atributo significativo, el de la intensidad.

Por eso muchas buenas calles urbanas (no todas) necesitan de interrupciones visuales, que corten la continuidad de la visión de una distancia indefinida y, al mismo tiempo, ensalcen y celebren visualmente el uso intensivo de la calle, dándole un toque de entidad recoleta.

Las partes antiguas de nuestras ciudades con modelos de calle irregulares suelen hacer eso. Su desventaja es que se comprenden mal como sistemas de calle. La gente se pierde fácilmente en ellas y le cuesta retener en su cabeza un plano de las mismas.

En los modelos de calle en forma de parrilla, con indudables ventajas, hay dos maneras principales de introducir suficientes irregularidades e interrupciones visuales en la escena urbana.

La primera consiste en añadir calles adicionales donde el dispositivo de parrilla las separe demasiado entre sí, como en el West Side de Manhattan, por ejemplo. En resumen, allí donde en cualquier caso son necesarias calles adicionales para el objetivo funcional de ayudar al surgimiento de la diversidad.

Si estas nuevas calles se añaden de manera económica, conservando un respeto mínimo y consideración para salvar lo más valioso, lo más atractivo, o los edificios más variados radicados en esas potenciales calles, (sin olvidar el objetivo de

incorporar los lados o las traseras de los edificios ya existentes a la función de fachadas siempre y cuando sea posible, de obtener una combinación de edad), entonces será difícil que estas nuevas calles sean rectas. Tendrán curvas, incluso tangentes. Incluso una calle recta que divida en dos una manzana de viviendas no formará una línea recta con su extensión en la manzana siguiente. Habrá sin duda conexiones en «T» donde segmentos de calle crucen otras calles en ángulo recto. Una prudencia normal y un respeto mínimo por la variedad urbana, combinados con la conciencia de que la irregularidad en estos casos es una ventaja en sí misma, puede determinar eventualmente la mejor opción de toda una serie de potenciales alternativas para las calles extra. La menor destrucción material posible ha de combinarse con un máximo de ganancias visuales: estos dos objetivos no son contradictorios.

No es difícil entender en qué consiste la irregularidad subsidiaria en un sistema de parrilla. Calles extra como las citadas, introducidas en medio de las calles-parrilla, incluso pueden recibir nombres según su relación con la parrilla.

La combinación de un sistema básico de parrilla, fácilmente comprensible, con una serie de calles deliberadamente irregulares allí donde la parrilla como tal es demasiado grande para el buen funcionamiento de la ciudad, puede ser, al menos así lo creo, una valiosa y singular contribución americana a las tácticas y procedimientos del diseño urbano.

El segundo medio para introducir irregularidades e interrupciones visuales allí donde éstas son insuficientes es en las calles que forman el sistema básico de parrilla.

San Francisco es una ciudad con muchas interrupciones visuales naturales en un modelo de calle del tipo parrilla. Por lo general, las calles de San Francisco en un plano bidimensional, tienen forma de parrilla clásica; no obstante, en topografía tridimensional son obras maestras de interrupción visual. Sus innumerables y abruptas colinas establecen constantes separaciones entre lo inmediato y lo distante, y esto es cierto ya se mire hacia lo alto de una colina o bien se mire desde lo alto hacia las partes bajas. Este dispositivo enfatiza los escenarios inmediatos y próximos sin perjudicar la claridad de la organización en parrilla.

Las ciudades que carecen de una topografía similar no pueden reproducir por medios naturales tan feliz accidente. Sin embargo, sí pueden introducir interrupciones visuales en esquemas de calle regulares sin sacrificar la claridad de la organización básica. Puentes que conectan dos edificios a una cierta altura de la calle hacen esta función; o edificios que, por sí mismos, constituyen un puente. Grandes edificios ocasionales (preferiblemente, con alguna función pública), pueden emplazarse a través de calles rectas y al nivel del suelo. La Terminal Grand Central de Nueva York es un ejemplo muy conocido[2].

Se puede, por tanto, interrumpir las calles rectas e *interminables y* la propia calle dividirse en torno a una plaza que forme la interrupción. Esta plaza puede ser ocupada por un edificio. En los casos en que el tráfico rodado pueda detenerse en las

calles rectas, se podrían dispersar pequeños parques de acera a acera; la interrupción o diversión visual la proporcionaría en este caso un bosquecillo o pequeñas (y, esperemos, que alegres) estructuras de parque.

En muchos otros casos no es necesario que una diversión visual se extienda a través de una calle recta, sino que puede conformarse mediante un edificio o un grupo de edificios sobresaliendo de la línea normal de fachadas que corta la acera. Otra forma de variación es una plaza a un lado de la calle, que hace que el edificio tras ella destaque como interrupción visual.

Podría suponerse que todo este énfasis visual en la intensidad de uso de una calle resultaría abrumador o hasta inhumano. Mas no es así. En la vida real los distritos que presentan muchas interrupciones visuales no intimidan ni abruman a la gente; mejor sería caracterizarlos como *amistosos* y también como distritos fácilmente comprensibles. Después de todo, estamos reconociendo y haciendo hincapié principalmente en la intensidad de la vida humana; y, más aún, poniéndola de relieve en sus aspectos más comprensibles e íntimos. La repetición y la impresión de lo indefinido sí produce un sentimiento abrumador inhumano e incomprensible.

No obstante, puede haber trampas en el uso de las interrupciones visuales en las calles.

En primer lugar, son poco útiles donde no hay un relato visual de intensidad y detalle callejero que contar. Si una calle es una larga repetición de un solo tipo de uso, generador de poca actividad, entonces la interrupción visual no clarifica la forma de orden existente aquí. Un cercamiento visual de prácticamente nada (en términos de intensidad urbana) no es más que un diseño manierista. Las interrupciones visuales y las panorámicas no confieren por sí mismas vitalidad e intensidad urbanas ni sus complementos de seguridad e interés, vida pública casual y oportunidad económica. Sólo pueden cumplir estos objetivos los cuatro generadores básicos de diversidad.

En segundo lugar, no es necesario, e incluso puede llegar a ser aburrido, que todas las calles de la ciudad tengan interrupciones visuales. Al fin y al cabo una gran ciudad es un lugar muy grande, y no hay nada malo en reconocerlo y declararlo de vez en cuando (otra de las ventajas de las colinas de San Francisco, por ejemplo, es que la vista que ofrecen desde arriba consigue precisamente esto a la vez que separa lo distante de lo inmediato). Una ocasional infinitud, o focos de interés en la distancia de una calle, prestan también variedad. Las calles que discurren bordeando objetos como masas de agua, recintos universitarios o amplios terrenos de deportes no deben tener en principio interrupciones visuales. No todas las calles que terminen en una frontera necesitan poner de relieve este hecho, pero algunas deberían, tanto para introducir atisbos distantes de lo que es diferente como para vehicular mensajes informales sobre el paradero de la frontera (una forma de dar pistas de orientación, por cierto, que Lynch consideraba muy importante para las personas que entrevistó en su estudio sobre la *imaginabilidad* de una ciudad).

En tercer lugar, las interrupciones visuales en una calle no han de ser, en términos

funcionales, calles sin salida sino *esquinas*. Las actuales cortapisas al tráfico en las zonas peatonales en especial son destructivas para las ciudades. Debería haber siempre un camino que rodee la interrupción visual o la atraviese, un camino obvio para una persona que llega hasta él, y que despliega ante los ojos del observador un nuevo escenario de calle. El difunto Eliel Saarinen resumió bien este atributo de seducción del diseño de las interrupciones visuales, al explicar las premisas de sus propios proyectos: «Ha de haber siempre un fin a la vista, pero este fin no ha de ser final».

Cuarto: las interrupciones visuales extraen parcialmente su fuerza de ser excepciones a la regla. Demasiadas de una misma clase pueden anularse. Si a lo largo de una calle hay abundantes plazas, la calle, como tal, se desintegra visualmente, por no decir que muere desde el punto de vista funcional. Edificios interrumpiendo la acera con soportales sólo nos dan una calle más estrecha si, en lugar de ser excepcionales, son abundantes y su efecto pueden ser claustrofóbico.

Quinto: una interrupción visual atrae la atención por sí misma y su personalidad particular determina mucho la impresión de la escena en conjunto. Si es banal, vacua o simplemente confusa, mejor que no exista. Una gasolinera, una serie de carteles anunciadores o un edificio vacío y abandonado en un lugar así empaña el conjunto de forma desproporcionada a su tamaño. Por otra parte, afortunada la calle que goza de una interrupción visual hermosa; pero cuando perseguimos una belleza demasiado solemne acabamos siendo pomposos. Aunque en belleza no estén a la altura, al menos podemos pedir que las interrupciones visuales sean decentes e interesantes.

Los *hitos*, como su mismo nombre indica, son grandes pistas de orientación. Pero, en las ciudades, unos buenos hitos ejecutan dos servicios más en la clarificación del orden de las ciudades. En primer lugar enfatizan (y también dignifican) la diversidad de las ciudades; lo hacen llamando la atención sobre el hecho de que son diferentes de los demás hitos en las inmediaciones e importantes porque son diferentes. Esta afirmación explícita sobre sí mismos lleva una afirmación implícita sobre la composición y orden de las ciudades. Segundo, en ciertos casos, los hitos destacan áreas urbanas importantes desde el punto de vista funcional, pero que necesitan que su importancia se reconozca y dignifique.

Si comprendemos estos otros servicios, también comprenderemos por qué muchos usos diferentes son susceptibles de ser útiles como hitos urbanos, dependiendo de sus contextos en la ciudad.

Consideremos primero el papel de los hitos como anunciadores y dignificadores de la diversidad. Una razón por la que un hito puede ser un hito es, desde luego, el estar en un lugar que lo favorece. Pero, además, es necesario que sea distintivo por sí mismo, y este aspecto es el que ahora nos ocupa.

No todos los hitos urbanos son edificios. Sin embargo, en las ciudades los edificios son los hitos principales, y los principios por los cuales son de utilidad o

inservibles se aplican a la inmensa mayoría de los otros tipos de hitos, tales como monumentos, fuentes y similares.

Como vimos en el capítulo 12, la distinción satisfactoria en la apariencia de un edificio casi siempre procede de la distinción en su uso. El mismo edificio puede ser físicamente distintivo en una matriz porque su uso es distintivo en tal contexto, pero puede no serlo en otro emplazamiento donde su uso es regla más que excepción. La capacidad distintiva de un hito depende considerablemente de la reciprocidad que haya entre el hito y sus inmediaciones.

En Nueva York, la Trinity Church, en la cabecera de Wall Street, es un hito muy conocido y eficaz. Pero Trinity sería insignificante como elemento de diferenciación urbana si fuese una más entre un conjunto de iglesias u otras instituciones de carácter simbólico.

La distinción física de Trinity, todo menos insignificante, depende en parte de su buena localización —en un cruce en forma de «T» y en una pequeña elevación—, pero también, en gran parte, de su distinción funcional en su contexto de edificios para oficinas. Es hecho diferencial que Trinity constituye un clímax muy satisfactorio para la escena de su calle, aun cuando es mucho más pequeña que sus vecinos. Un edificio para oficinas de este tamaño (o de cualquier tamaño) en este mismo ventajoso lugar, en este mismo contexto, no realizaría este servicio ni procuraría este grado de orden visual y por supuesto no con esta justeza casual y *natural*.

De la misma manera, el edificio de la Biblioteca Pública de Nueva York, en su matriz comercial de la 5ª Avenida y la calle 42, constituye un excelente hito; lo que no le ocurre a las bibliotecas públicas de San Francisco, Pittsburgh y Filadelfia, por ejemplo. Éstas tienen la desventaja de estar en medio de instituciones que no contrastan suficientemente en función o —inevitablemente— en apariencia.

En el capítulo 8, que trata de la necesidad de usos primarios combinados, hice referencia al valor funcional de disgregar los edificios públicos importantes dentro de la ciudad cotidiana, en lugar de congregarlos en conjuntos culturales y oficiales. Además de la torpeza funcional y el derroche económico de diversidad primaria que causan estos conjuntos, los edificios congregados en semejantes islotes pomposos están infrautilizados en tanto hitos. Se anulan mutuamente aunque cada uno, por separado, podría hacer una impresión tremendamente eficaz y simbolizar la diversidad urbana. Es un problema grave, pues necesitamos más y no menos hitos urbanos (hitos grandes y pequeños).

Algunas veces se intenta dar a un edificio cualidades de hito haciéndolo simplemente más grande que los edificios inmediatos, o introduciendo diferencias de estilo en su construcción. Normalmente, si el uso de dicho edificio es básicamente el mismo que el de sus contiguos, será un esfuerzo inútil. Un edificio de este tipo tampoco nos presta el servicio extra de clarificar y dignificar la diversidad de usos. Intenta decirnos que lo importante en el orden de las ciudades son meras diferencias de tamaño y apariencia exterior. Salvo en muy raras excepciones de obras maestras

arquitectónicas, esta afirmación de que el estilo o el tamaño lo es todo recibe de los usuarios, que no son tontos, el afecto y atención que merece.

No obstante, hay que señalar que algunos edificios cuya distinción depende del tamaño proporcionan un hito que sirve para orientar y es de interés visual para el público *a distancia*. Ejemplos de esto, en Nueva York, son el Empire State Building y la Consolidated Edison Tower con su gran reloj iluminado. Para quienes los ven desde las calles próximas, estos mismos edificios, que se diferencian muy poco de los inmediatos, son inútiles como hitos. El ayuntamiento de Filadelfia, con su torre coronada por la estatua de William Penn, constituye un espléndido hito desde lejos, y su auténtica y no superficial diferencia respecto de su más próxima matriz urbana hace de él también un hito espléndido de cerca. Para hitos distantes el tamaño a veces sirve. Para hitos próximos lo esencial es la distinción de uso y una afirmación sobre la importancia de las diferencias.

Estos principios se aplican a hitos menores. Una escuela puede ser un hito local, en virtud de su uso especial en las inmediaciones, combinado con su visibilidad. Muchos usos diferentes pueden servir como hitos, siempre y cuando sean especiales en su contexto. Por ejemplo, los habitantes de Spokane, Washington, dicen que el Davenport Hotel es un hito físicamente muy distintivo y querido que sirve también, como a veces los hoteles, de centro único e importante de vida pública urbana. En un lugar principalmente residencial, los centros de trabajo fácilmente visibles pueden ser (y a menudo son) hitos.

Algunos espacios exteriores que son centros focales o, como se les llama a veces, *nodos*, se comportan en muchas ocasiones como hitos, y gran parte de su poder en tanto clarificadores de orden proviene de lo distinto de su uso, como en el caso de los edificios-hito. La plaza del Rockefeller Center en Nueva York es uno de estos lugares; para los usuarios de su vecindad es mucho más *hito* que la imponente estructura situada tras ella o los torreones más pequeños que la enmarcan.

Veamos ahora ese segundo servicio extra que los hitos pueden prestar para clarificar el orden de las ciudades: su capacidad para afirmar explícita y visualmente que un lugar, que es funcionalmente importante, es importante.

Los centros de actividad, donde confluyen los caminos de muchas personas de una forma concentrada, son lugares social y económicamente importantes. Algunas veces son importantes para la vida de la ciudad en su conjunto, y otras para la vida de un distrito o barrio en concreto. Sin embargo, estos centros pueden no tener la distinción o importancia visuales que por su funcionalidad merecen. En este caso se le da al usuario una información contradictoria y confusa. La actividad y la intensidad de uso a la vista en un lugar determinado dice *Importancia*. La ausencia de un clímax visual o de algún objeto dignificador dice *Sin Importancia*.

Puesto que el comercio es tan predominante en la mayoría de los centros de actividad urbanos, un hito eficaz en estos lugares requiere por lo general ser abiertamente no-comercial.

La gente se apega profundamente a los hitos que surgen en los centros de actividad, y en esto su instinto sobre el orden urbano es correcto. En Greenwich Village, el viejo Jefferson Market Courthouse, abandonado ahora como *Courthouse* (juzgado), ocupa un sitio prominente que desemboca en una de las áreas más animadas y ocupadas de la comunidad. Se trata de un elaborado edificio Victoriano; las opiniones difieren radicalmente sobre si arquitectónicamente es bello u horrendo. Sin embargo, hay un grado notable de unanimidad, incluso entre los que aborrecen el edificio en tanto que edificio, de que hay que conservarlo y usarlo para algo. Ciudadanos del lugar, así como estudiantes de arquitectura que trabajan bajo su dirección, han dedicado mucho tiempo a estudiar con detalle el interior del edificio, sus condiciones y posibilidades. Las organizaciones cívicas no han ahorrado esfuerzos, presiones y tiempo en la tarea de salvarlo, hasta el punto de que se creó una nueva organización destinada a financiar la reparación del reloj público fijado en lo alto de la torre, lo que se logró. El sistema de bibliotecas públicas, ante las posibilidades arquitectónicas y económicas del edificio, ha pedido al Ayuntamiento fondos para convertirlo en una gran sucursal de la biblioteca.

¿Por qué tanto revuelo sobre un edificio peculiar situado en un lugar céntrico que podría proporcionar una gran cantidad de beneficios a alguien e impuestos extras al Ayuntamiento si se usara para locales comerciales y residencias como la mayoría de los que lo rodean?

Funcionalmente, ocurre que la diferencia de uso como biblioteca se necesita aquí para contrarrestar la autodestrucción de la diversidad. Sin embargo, pocas son las personas conscientes de esta necesidad funcional, o conscientes de que semejante edificio ayudará eventualmente a fijar la diversidad. Más bien, parece haber un fuerte acuerdo popular en que, *visualmente,* toda la animada vecindad de este hito perderá su importancia —es decir, que su orden se enrarecerá más que se clarificará— si se lo reemplaza por un duplicado de los usos que ya existen a su alrededor.

Incluso un hito sin significado por sí mismo, situado en un determinado centro de actividad, parece contribuir en principio a la mayor satisfacción de los usuarios. Por ejemplo, en St. Louis existe una alta columna de hormigón en medio de un centro comercial de capa caída, rodeado, a su vez, por un área gris en declive. Antaño era un depósito de agua. Hace muchos años, cuando quitaron el depósito, los ciudadanos del barrio presionaron al ayuntamiento para salvar el pedestal, que ellos mismos repararon después. Aún da nombre al distrito, The Watertower, y aún le da un poco de patética distinción, sin la que sería totalmente irreconocible como lugar.

En tanto que clarificadores del orden urbano, los hitos funcionan mejor cuando están instalados justamente en medio de sus respectivas vecindades, como es el caso de todos los ejemplos mencionados anteriormente. Si se les aísla y separa de la escena general, contradicen —en lugar de explicar y reforzar visualmente— un hecho importante sobre las diferencias en una ciudad: que se apoyan mutuamente. Esto también hay que decirlo como sugerencia.

Como ya mencionamos en el caso de las interrupciones visuales en una calle, los objetos que atraen la atención tienen una importancia para el aspecto exterior de una ciudad totalmente desproporcionada con el espacio físico que ocupan.

Algunos de estos objetos atrayentes lo son, precisamente, en virtud de *lo que* son, y no por el *lugar donde* están situados: un edificio raro, por ejemplo, o un pequeño grupo de edificios diferentes entre sí destacándose, por sí mismos, en el amplio ángulo de visión situado al otro lado de un parque o jardín. Creo que no es necesario y ni siquiera deseable intentar deliberadamente crear o controlar esta categoría de objetos de atracción. Allí donde se genere diversidad, donde haya una mezcla de edad y tipos de edificios y donde se acojan los muchos y diferentes gustos y planes de la gente, los objetos de atracción de esta clase siempre surgen, y son además más sorprendentes, variados e interesantes de lo que ningún diseño urbano podría deliberadamente planificar. La verdad es más sorprendente que la ficción.

Otros objetos de atracción lo son, en cambio, por el lugar *donde precisamente* están situados. Y, por consiguiente, se considerarán como una parte deliberada del diseño urbano. En primer lugar, ha de haber lugares, en tanto localizaciones, que retengan la atención de la vista, por ejemplo las interrupciones visuales en las calles. Segundo, estos lugares han de servir para algo. Los lugares muy visibles suelen ser pocos y excepcionales; son, solamente, uno o dos entre las grandes cantidades de edificios y lugares que componen el escenario de una calle. Por esta razón, no podemos ponernos en manos de las leyes de los promedios o en la suerte para que nos caigan tildes visuales justo en esos lugares que naturalmente atraen la atención del observador. A menudo, basta pintar un edificio ya existente (quitándole sus carteles anunciadores). A veces se necesita un nuevo edificio o un uso nuevo (incluso un hito). Cuidando los relativamente escasos lugares que atraen de manera inevitable la atención, se puede dar carácter, interés y acento a un escenario, mediante sugerencias, con la mínima reglamentación de diseño y la mayor economía de medios y tácticas.

La importancia de estos lugares y la importancia de que cuenten son dos puntos bien planteados en *Planning and Community Appearance*, un folleto preparado por un comité de urbanistas y arquitectos neoyorquinos que investiga los problemas del control municipal del diseño urbano. La principal recomendación del comité era que se identificaran los lugares visuales cruciales de una comunidad y que *estos lugares se zonificaran como de tratamiento especial*. Nada bueno puede resultar, decía el informe del comité, de incluir descuidadamente estos lugares en los esquemas generales de zonificación y urbanización[3]. Su localización únicamente confiere a los edificios, en estos pocos lugares, un significado especial y excepcional, y cuando ignoramos este hecho ignoramos las realidades más tangibles.

Existen algunas calles que, a falta de excelentes objetos de atracción, o añadidos a éstos, necesitan otro tipo de ayuda del diseño. Necesitan instrumentos unificadores para sugerir que la calle, con toda su diversidad, es también una entidad.

En el capítulo 12 mencioné una táctica idónea para calles en las que se combina lo residencial y lo comercial, para prevenir el riesgo de ser explotadas visualmente o desintegradas por usos excesivamente grandes. La táctica idónea para conferir unidad visual a estas calles, como ya dije, es poner un límite a la longitud de las fachadas destinadas a un único negocio.

Para otra familia de tácticas unificadoras de calle, podemos explotar el principio de que un elemento de diseño fuerte, pero al mismo tiempo discreto, puede ligar de una manera ordenada muchos detalles casuales. Este tipo de unificación puede ser útil en calles intensamente usadas, muy contempladas, con muchos detalles pero sin una variedad real de usos, calles casi completamente comerciales, por ejemplo.

Una de las innovaciones más simples de este tipo son los árboles a lo largo del trecho que hay que unificar, plantados muy cerca unos de otros a fin de dar la impresión de continuidad, tanto contemplados desde muy cerca como vistos a distancia se elide el espacio entre ellos. Los pavimentos también tienen posibilidades unificadoras; pavimentos atractivos con motivos sencillos y vistosos. También tienen posibilidades los toldos de colores fuertes.

Cada una de las calles que necesita este tipo de ayuda es un problema aparte, y, por consiguiente, requiere una solución singular[4]. Hay una trampa implícita en los instrumentos de unificación. Una razón de su poder unificador es que es único de un lugar. El cielo une todos los infinitos escenarios de la vida, pero su ubicuidad lo convierte en un unificador visual ineficaz en la mayoría de los casos. Un unificador solamente proporciona la sugestión visual de orden y entidad; el observador hace casi todo el trabajo de unificar, usando esa pista para organizar lo que ve. Si ve el mismo unificador en lugares y escenarios totalmente dispares, acabará descartándolo inconscientemente.

Todas estas diversas tácticas para capturar el orden visual atañen simplemente a trocitos y fragmentos de ciudad (trocitos que, desde luego, se entretejen para formar el tejido urbano de uso, lo más continuo y menos entrecortado posible). Pero el énfasis en los trocitos y fragmentos es esencial: eso es una ciudad, trocitos que se suplementan unos a otros y se apoyan unos a otros.

Es posible que todo esto parezca muy vulgar en comparación con el remolino rugiente de las autopistas o las delicadas y bellas cabañas tribales. Pero no hay que desdeñar lo que tenemos que expresar para expresar nuestras ciudades. Su complejo orden —una manifestación de la libertad de un incontable número de personas para hacer y aplicar incontables planes— es en gran medida una auténtica maravilla. No deberíamos dudar en hacer esta colección viva de usos interdependientes, esta libertad, esta vida, más comprensible por lo que es, ni deberíamos ser tan inconsciente que no sepamos lo que es.

20
Salvemos el conjunto

Una de las ideas más inadecuadas tras los conjuntos planificados es la noción misma de que *son* conjuntos, abstraídos del resto de la ciudad y apartados. Cuando se habla de salvar o mejorar conjuntos, en tanto *conjuntos*, se repite el error básico. El objetivo debería coger esos conjuntos, esas manchas sobre la ciudad, trenzarlos sobre el tejido urbano, y en ese proceso reforzar el tejido que lo rodea.

Trenzar de vuelta esos conjuntos en la ciudad es necesario, no solamente para dar vida a los peligrosos e inertes conjuntos. Es igual mente necesario para la ordenación de los distritos. Trinchados físicamente por esos conjuntos y sus vacíos circundantes y limítrofes, disminuidos social y económicamente por el aislamiento de barrios demasiado pequeños, un distrito urbano no puede ser un auténtico distrito, lo bastante coherente y amplio como para ser tenido en cuenta.

Los principios elementales para llevar vida a un conjunto y a las fronteras donde, teóricamente, debieran unirse con el distrito, son los mismos que los requeridos para revitalizar cualquier área urbana. Los urbanistas han de diagnosticar qué condiciones generadoras de diversidad faltan ahí: si hay una carencia de usos primarios combinados, si las manzanas son demasiado grandes, si no hay suficiente mezcla de edad y tipo de los edificios, o si la concentración de población es insuficiente. Después, cualquiera de estas condiciones que se eche en falta ha de introducirse lo mejor posible, gradual y oportunamente.

En el caso de los conjuntos residenciales, los problemas fundamentales se parecerán mucho a los de las áreas grises no urbanizadas y de escasa vitalidad y los de los antiguos ensanches absorbidos. En el caso de los conjuntos no residenciales, como los centros cívicos o culturales, los problemas fundamentales se parecerán mucho a los de las zonas que eran parte de un centro urbano y que sufrieron la autodestrucción de la diversidad.

Sin embargo, como los conjuntos y sus fronteras presentan tipos especiales de obstáculos para introducir las condiciones necesarias para generar la diversidad (y a veces, tipos especiales de obstáculos al proceso de rehabilitación), su salvamento requiere tácticas especiales.

Los conjuntos que necesitan con mayor urgencia un salvamento son los residenciales de renta baja. Su fracaso afecta gravemente la vida cotidiana de muchas personas, especialmente niños. Además, puesto que son demasiado peligrosos, desmoralizadores e inestables de por sí, hacen muy difícil en muchos casos mantener una civilización tolerable en su vecindad. En los conjuntos de vivienda pública

financiada por el Estado y el Gobierno federal se han hecho inmensas inversiones; estos gastos, además de haber sido mal concebidos, son demasiado onerosos incluso para un país tan rico como el nuestro. Para salvar las mismas inversiones, los conjuntos deben convertirse en los activos para la vida humana y para las ciudades que se esperaba que fueran[1].

Evidentemente, estos conjuntos, como cualquier otro barrio bajo, necesitan ser rehabilitados rápidamente. Esto significa, entre otras cosas, que han de ser capaces de retener su población por *elección*. Significa que han de ser seguros y, por lo mismo, viables para la vida urbana. Necesitan, entre otras cosas, personajes públicos informales y espacios públicos animados, bien vigilados y continuamente usados, una más fácil y natural supervisión de los niños y una normal utilización de su territorio por personas procedentes de otros lugares de la ciudad. En resumen, en el proceso de reincorporación al tejido urbano, estos conjuntos necesitan incorporar las cualidades propias de un tejido urbano saludable.

El medio más fácil de captar mentalmente este problema es imaginar, en primer lugar, que el suelo del conjunto —salvo el destinado a las calzadas de las calles— es un lugar limpio y vacío; encima de él flotan las casas de apartamentos, unidas al suelo solamente por sus escaleras y ascensores. En esta casi pizarra limpia pueden hacerse todo tipo de cosas.

Evidentemente, en la vida real esta limpísima pizarra teórica no siempre estará tan limpia. Algunas veces hay otros elementos fijos distintos a los ascensores y escaleras sobre el nivel del suelo. Ciertos conjuntos contienen en sus terrenos escuelas, oficinas de asentamiento o iglesias. Eventualmente, puede haber también grandes árboles, que se debería intentar conservar y, muy ocasionalmente, esto es cierto, algún espacio abierto que funcione bien y sea lo bastante especial como para conservarse.

Los terrenos de los conjuntos más recientes —especialmente la mayoría de los construidos desde 1950— quedan mucho más limpios que los antiguos cuando se hace la operación mental. Esto se debe a que, conforme pasaba el tiempo, el diseño de los conjuntos residenciales se convertía cada vez más en un acto rutinario de plantar torres cada vez más altas en lugares cada vez más vacíos.

En este vacío han de diseñarse nuevas calles: calles de verdad que reciban edificios y usos nuevos a lo largo de ellas, no *paseos* a través de *parques* vacíos. Estas calles deben trazarse en manzanas pequeñas. Habría que incluir pequeños parques y áreas de deporte y de recreo, pero solamente en cantidades y en lugares donde las calles nuevas y animadas, y sus usos reforzaran la seguridad y aseguraran la atracción.

El emplazamiento de estas nuevas calles lo determinarían dos consideraciones físicas principales. Primera, deben enlazar con otras calles más allá de los límites del conjunto, porque el objetivo primario es tejer este lugar con lo que lo rodea (una parte importante del problema consistirá en rediseñar y añadir usos a la parte del conjunto de las calles limítrofes). La segunda es que las nuevas calles tienen que enlazar los

pocos elementos fijos en el conjunto. Los edificios destinados a apartamentos, que hemos imaginado flotando sobre el terreno, unidos a éste por ascensores y escaleras, pueden convertirse en edificios callejeros, con sus plantas bajas rediseñadas e incorporadas a los usos de la calle; o si la calle se los *salta* se puede acceder a ellos mediante pequeños paseos a modo de espolones entre las casas de las nuevas calles. Las torres existentes se alzarán entonces aquí y allá sobre las nuevas calles, los nuevos edificios y la nueva ciudad que yace bajo ellos.

Desde luego, será casi siempre imposible diseñar calles que comuniquen con las vecindades contiguas, con los rasgos fijos del lugar y que, al mismo tiempo, sigan el modelo recto y regular de parrilla. Como las calles nuevas abiertas a través de manzanas demasiado grandes, tendrán sus vueltas, irregularidades y cruces en «T». Cuantas más mejor, como argumenté en el capitulo anterior.

¿Qué tipos de nuevos usos callejeros y de edificios son posibles?

El objetivo general debería ser introducir usos diferentes del residencial, puesto que la carencia de suficiente combinación de usos es precisamente una de las causas de la agonía, el peligro y la simple incomodidad. Estos usos diferentes pueden ser edificios nuevos enteros o, simplemente, los primeros pisos o los sótanos de los edificios. Cualquier uso de trabajo será bienvenido; también usos nocturnos y comercio en general, particularmente si atrae uso cruzado de fuera de las fronteras del antiguo conjunto.

Conseguir esta diversidad se dice pronto, pero no es fácil, porque los edificios de las calles nuevas de un conjunto están económicamente lastrados al ser casi todos de construcción nueva, no hay edificios de distintas edades. Es un inconveniente formidable, no hay medio ideal ninguno de superarlo, es uno de los inconvenientes que heredamos al heredar los conjuntos. Pero hay formas de minimizarlo.

Uno de estos medios, posiblemente el más prometedor, consiste en recurrir parcialmente a los vendedores ambulantes y que no necesitan edificios. Es un substituto económico parcial de la perdida tiendecita poco rentable.

Habilitar espacio a la venta ambulante redunda en más vitalidad, atracción e interés, puesto que las gangas son estimulantes muy eficaces del uso cruzado. Y pueden ser un regalo para la vista. Un arquitecto de Filadelfia, Robert Geddes, ha diseñado una interesante área destinada a la venta ambulante para un plan de renovación comercial de una calle de esa ciudad. En el problema particular de la calle que estudiaba Geddes, el área destinada a los vendedores debía ser un mercadillo, frente a un pequeño edificio oficial y flanqueada por un edificio de apartamentos y gran almacén. Detrás no había nada (la profundidad era aproximadamente de media manzana y se usaba como aparcamiento). Como telón de fondo, Geddes diseñó un atractivo pero económico cobertizo para guardar los carros fuera de las horas de trabajo.

Un cobertizo callejero para aparcar los carros se puede hacer en los tramos de calles del conjunto tan bien como en el diseño de una plaza.

La venta al aire libre es un atractivo excelente en las encrucijadas en forma de «T» o en las curvas de las calles. Recordaremos que lo que hay en un lugar prominente de la calle es clave para dar una impresión de personalidad a la escena en su conjunto. Uno de los problemas visuales más difíciles para salvar los conjuntos es el hacer que estos lugares luzcan animados y lo bastante urbanos; hay mucha uniformidad y repetición visual que superar.

Otro posible medio para superar parcialmente el inconveniente del exceso de nueva construcción dependería del sistema de viviendas de renta garantizada. Estos inmuebles se emplazarían en las calles de los conjuntos, al igual que en otras calles de la ciudad, como se describía en el capítulo 17. No obstante, debería definírselas como casas bajas en hilera o como doble-dúplex (una encima de la otra formando cuatro plantas). Así como las casas de este tipo en las antiguas ciudades han demostrado poder convertirse a otros muchos usos y combinaciones de usos, generalmente una o dos casas a la vez o incluso uno o dos pisos a un tiempo, así estos pequeños edificios básicamente similares serían inherentemente flexibles. Representarían desde el principio una reserva de conversión de usos.

Otra posibilidad ha sido desarrollada por Perkins & Will, arquitectos de Chicago y de White Plains (Nueva York) quienes, como un servicio público, concibieron para la Oficina de Asentamiento de Nueva York una serie de nuevas ideas sobre el diseño de conjuntos de vivienda pública. Entre las propuestas de Perkins & Will había viviendas de cuatro pisos, construidas sobre columnas para formar un *sótano* abierto, con el suelo bien a nivel del terreno o bien un metro por debajo de dicho nivel; el fin era posibilitar un cerramiento barato del espacio para tiendas y otros usos. Los sótanos construidos a medio nivel levantaban las viviendas sólo medio piso por encima del terreno del solar en lugar de todo un piso; esta disposición, además de económica, proporcionaría a la calle una excelente variación, porque las tiendas o talleres en sótanos, a los que se llega bajando unas escaleras desde la calle, son por lo general atractivas y populares.

Otra posibilidad consistiría en construir algunos de los edificios que dan a la calle de forma barata y expeditiva (lo que no significa que deban ser feos), con la intención de rebajar su coste en el momento económicamente más difícil, y que su sustitución sea práctica en el futuro, cuando el éxito económico lo permita. Este método no es tan prometedor como los anteriores, sin embargo, porque los edificios construidos lo suficientemente bien como para mantenerse cinco o diez años han de ser construidos lo suficientemente bien como para durar mucho más. Es difícil dar a los edificios una obsolescencia calculada y ahorrar cantidades apreciables.

Todos los conjuntos residenciales con edificios altos están particularmente impedidos para la supervisión de los niños, e incluso después de los trabajos de salvamento seguirá siendo imposible controlar a los niños desde los pisos altos de la misma manera que los niños de las aceras urbanas normales son vigilados desde las ventanas de los pisos, casas o apartamentos. Ésta es una razón que hace imperativo

que los adultos circulen y se dispersen durante todo el tiempo por todos los espacios públicos a ras del suelo, así como el tener pequeños comerciantes, con su típica propensión a la ley y al orden, otros personajes públicos y una actividad suficientemente interesante en las calles y que se contemple razonablemente bien desde las viviendas de los tres o cuatro primeros pisos de los edificios, al menos, las plantas desde donde se controla mejor.

Uno de los errores más corrientes en el diseño de estos conjuntos ha sido la noción de que éstos pueden eludir el funcionamiento general de la economía del terreno urbano. Por supuesto, empleando subvenciones y recurriendo a la expropiación forzosa, se puede eludir la *necesidad financiera* de un buen contexto económico para el comercio urbano y otros usos. Sin embargo, una cosa es sortear un problema financiero y otra muy diferente eludir un mecanismo económico básico. Evidentemente, los solares de los conjuntos dependen de la intensidad de uso tanto como cualquier otro fragmento de geografía urbana y, para conseguirla, han de tener un buen contexto económico. Lo bueno que sea este contexto económico depende en parte de las nuevas disposiciones y de las nuevas combinaciones de usos en los terrenos del antiguo conjunto, y de la gradual rehabilitación y autodiversificación de la población del conjunto. Pero también depende de cómo esté generando diversidad y uso cruzado el territorio circundante.

Si el área entera, con sus antiguos conjuntos, se torna animada, mejora y se descongestiona, los usos no residenciales en los terrenos de antiguos conjuntos tendrían que producir excelentes beneficios. Pero esos terrenos tienen tantos inconvenientes y necesidades desde el principio que, para salvarlos, se necesitará mucha cantidad de dinero público, dinero para replantear el terreno, que requiere una fuerte inversión de tiempo e imaginación, porque esta vez no se va a hacer rutinariamente o por gente ignorante de lo que hace y por qué; dinero, también, para la construcción de calles y otros espacios públicos; y probablemente dinero para subvencionar al menos algunas de las nuevas construcciones.

Con independencia de que el Departamento de Vivienda conserve la propiedad de las viviendas ya existentes, las calles y usos nuevos, incluyendo las nuevas viviendas mezcladas con ellos no pueden ser responsabilidad ni propiedad de esos organismos, pues entrarían en competencia imprudente, políticamente imposible (y poco inteligente) con los propietarios privados de inmuebles. Tampoco se les daría la responsabilidad de retejer sus antiguos dominios con la ciudad libre, una responsabilidad para la que no están en modo alguno preparados. Esta tierra fue tomada mediante poderes gubernamentales. Puede tomarse de nuevo mediante poderes gubernamentales, reurbanizarse y venderse o alquilarse después en parcelas. Algunas porciones, desde luego, deben quedar bajo la jurisdicción de organismos municipales apropiados, como el Departamento de Parques y Jardines y el Departamento de Calles.

Aparte de las mejoras físicas y económicas a ras del suelo como las que hemos sugerido, el salvamento de la vivienda pública requiere algunos otros cambios.

Los pasillos de los típicos edificios altos de renta baja son como los pasillos de una pesadilla: mal alumbrados, estrechos, hediondos y ciegos. Parecen ratoneras y lo son. Como lo son los ascensores que conducen hasta ellos. A eso se refiere la gente cuando, una y otra vez, dice: «¿Dónde podríamos ir? A un conjunto no. Tengo niños. Tengo hijas jóvenes».

Mucho se ha escrito sobre que los niños orinen en los ascensores de los conjuntos residenciales. Es un problema obvio porque hiede y se corroe la maquinaria. Pero es quizás el mal uso más inocuo de los ascensores de los conjuntos. Más grave es el terror que la gente pueda sentir dentro y con mucha razón.

La única solución que le veo a este problema, y al correlativo problema de los pasillos, es poner personal de servicio en los ascensores. Nada más, ni guardias en la calle, ni porteros, ni forma alguna de *educación vecinal* puede dar una seguridad tolerable a estos edificios y a su gente frente a los depredadores procedentes tanto de dentro como de fuera del conjunto.

Para esto también hará falta dinero, pero poco en comparación con las tremendas inversiones que han de salvarse (unos cuarenta millones de dólares en los conjuntos sencillos). Digo cuarenta millones porque fue la cantidad invertida en el conjunto Frederick Douglass Houses, en la parte alta del West Side de Manhattan, donde tuvo lugar, junto con los habituales espantos, un crimen de ascensor tan horrorosamente salvaje que los periódicos incluso lo recogieron.

En Caracas, Venezuela, donde el depuesto dictador dejó un amplio legado de conjuntos similares, con los mismos peligros, un experimento para mejorar la seguridad de ascensores y pasillos se dice que ha ayudado. Mujeres inquilinas con tiempo para hacer una jornada laboral o media, han sido contratadas como azafatas de los ascensores, entre las seis de la mañana hasta la una de la madrugada, cuando el ascensor no es utilizado regularmente. Carl Feiss, un urbanista norteamericano con muchos años de experiencia en Venezuela, me dijo que los edificios son más seguros y que la comunicación y el tono social han mejorado algo también porque las ascensoristas se han convertido en rudimentarios personajes públicos.

Mujeres inquilinas, empleadas como ascensoristas, podrían funcionar bien en nuestros conjuntos durante el día, cuando ocurren las extorsiones y los abusos sexuales a los niños pequeños por los grandes. En cambio, me temo, que para el turno de noche, cuando el peligro son asaltos, atracos y robos adultos, se necesitarían ascensoristas varones. Dudo mucho que funcione cortar el servicio por la noche, porque muchos inquilinos trabajan en horario nocturno y además, introducir demasiadas reglas arbitrarías, diferentes a las que se aplica a otra gente, aísla a los conjuntos y alimenta el resentimiento y la amargura de los residentes[2].

Para rehabilitarse, los conjuntos residenciales de vivienda pública han de ser

capaces de retener a la gente por elección cuando pueden elegir (lo cual significa que deben sentir apego antes de tener elección), y para esto se requieren los tipos de salvamento sugeridos, tanto fuera como dentro de esos conjuntos. Además, se ha de permitir a la gente quedarse si quiere, lo que significa inevitablemente el abandono de los limites impuestos de nivel de ingresos. No basta subir el límite; la relación entre residencia y etiquetado según ingresos debe abandonarse completamente. Mientras continúe, no sólo drenará inexorablemente a los más afortunados, sino que los otros se identificarán psicológicamente con sus hogares, bien como transeúntes o bien como *fracasos*.

Habría que subir los alquileres según el aumento de los ingresos, hasta que toda la renta económica se cubra, como en el sistema de renta garantizada que ya expuse. La cifra global de esta renta económica debería incluir la amortización correspondiente y prorrateada y las servidumbres derivadas de la deuda, para reintegrar los costes de capital en la ecuación de la renta.

Por sí misma, una sola o dos de las sugerencias que expongo no será eficaz como salvadora providencial. Son necesarias las tres: terrenos reconvertidos y trenzados con la ciudad; seguridad en el interior de los edificios; abolición de los límites máximos de ingresos.

Naturalmente, podemos esperar los resultados más rápidos y positivos en los conjuntos donde la desmoralización y el proceso regresivo hacia el barrio bajo perpetuo hayan hecho menos daño.

Los conjuntos residenciales de renta media no presentan problemas tan urgentes como los de renta baja, pero en ciertos aspectos son más desconcertantes.

A diferencia de los inquilinos de los conjuntos de renta baja, a muchos inquilinos de renta media parece gustarles el aislarse en islas separadas de otra gente. Mi teoría (que es floja, lo sé) es que los conjuntos de renta media tienden, conforme se van haciendo viejos, a contener una proporción significativa (o al menos articulada) de gente que teme relacionarse fuera de su clase. Sin embargo, no sé si estas tendencias son innatas en las personas que han escogido vivir en conjuntos residenciales uniformes y clasistas, o si han cultivado y desarrollado estos sentimientos por la vida de Territorio hostil que llevan. Mis conocidos residentes en este tipo de inmuebles me dicen haber observado que, a medida que se suceden los incidentes desagradables en sus ascensores y terrenos (de lo que se culpa invariablemente, con o sin pruebas, a los no residentes), crece en sus vecinos una creciente hostilidad hacia la ciudad exterior a los límites de su grupo residencial. El desarrollo y arraigo de la psicología del Territorio por los peligros reales o por la concentración de cantidades apreciables de gente aún afectada de xenofobia es un serio problema de las grandes ciudades.

La gente que vive tras las fronteras de estos conjuntos y se siente aislada y profundamente insegura respecto de la ciudad más allá de sus fronteras no va a servirnos de mucha ayuda para eliminar los vacíos fronterizos entre distritos o para

siquiera permitir una reurbanización orientada principalmente a reunirlos con el tejido general de un distrito urbano.

Es posible que los distritos con conjuntos residenciales con xenofobia avanzada deban sencillamente tratar de mejorar como distritos, a pesar de este inconveniente, lo mejor que puedan. Si las calles exteriores a estos conjuntos logran a pesar de ello mayor seguridad, diversidad y vitalidad, así como una estabilidad creciente de su población y si, al mismo tiempo, dentro de los confines de esos conjuntos, los peligros resultantes de la vacuidad mejoran por medios aceptables para los residentes del conjunto y para las compañías de seguros, sindicatos, cooperativas y empresarios privados, dueños de estos lugares, entonces, con el tiempo se les podrá trenzar con el resto de la ciudad. Ciertamente, cada vez es menor la esperanza de hacerlo, puesto que cada vez más los distritos circundantes se convierten también en conjuntos residenciales estereotipados y peligrosos.

Los conjuntos no residenciales, como los centros culturales o cívicos, pueden probablemente en algunos casos emplear la reurbanización del terreno para coserse de nuevo en el tejido de la ciudad. Los casos más prometedores son los centros emplazados en las orillas de los centros urbanos, con pocas barreras y vacíos fronterizos, excepto las creadas por su propia presencia, y con potencialidad para suplementar usos de gran intensidad. Uno de los lados del nuevo centro cívico de Pittsburgh, al menos, podría integrarse en el centro urbano, del que está ahora separado. Con nuevas calles y nuevos usos se podría también integrar ciertas partes del centro cívico de San Francisco en el resto de la ciudad.

La principal dificultad de los centros cívicos, sobre todo los que contienen edificios tales como auditorios y salones —que traen grandes masas en espacios de tiempo relativamente breves— es encontrar otros usos primarios mínimamente proporcionados con la concentración de gente que puedan aportar en otras horas del día. Además tiene que haber sitio, donde sea, para la gama y cantidad de diversidad secundaria que puedan sostener esos usos intensivos combinados, y por supuesto, existe el problema de que hay insuficientes edificios viejos para un buen abanico de diversidad secundaria. En resumen, el problema es que muchos de los componentes de estos centros cívicos y culturales sólo sirven como elementos de uso central o de centro urbano intensivo, e intentar que funcionen así después de abstraerlos en islotes es como llevar la montaña a Mahoma.

A mi juicio, una manera mucho más práctica de lograr la reintegración en la mayor parte de los casos sería buscar el desmontar estos centros, de tanto en tanto, cuando sea factible y en los momentos oportunos. Lo importante es vigilar las oportunidades. En Filadelfia, por ejemplo, la oportunidad se presentó con motivo de la demolición de la céntrica Broad Street Station y de los muelles y andenes del Ferrocarril de Pennsylvania, proyectándose en su lugar el conjunto Penn Center (hotel, oficinas, transportes). La Biblioteca Libre de Filadelfia, arrinconada en un

incómodo centro cultural y escandalosamente infrautilizada, necesitaba por aquel entonces una completa rehabilitación. Sus responsables hicieron grandes esfuerzos para convencer al Ayuntamiento de que, en lugar de rehacer el viejo edificio, era mejor trasladar sus dependencias y servicios al centro urbano, integrándolas en el Penn Center. Al parecer, nadie con suficiente responsabilidad en el Gobierno de la ciudad vio la conveniencia y necesidad de esta reinfiltración de servicios culturales en el centro urbano, tanto para el propio centro urbano como para la vitalidad de los servicios culturales.

Si los componentes reunidos de estas islas culturales y cívicas se desmontan y abandonan las islas, uno tras otro, cuando se presente la ocasión, se podrían sustituir con usos enteramente diferentes, preferentemente usos que no sólo sean diferentes sino que, en su diferencia, complementen lo que permanezca en el proyecto.

Aunque Filadelfia se empecinó en el error de su vieja biblioteca, se salvó en cambio de añadir otro error; porque por entonces Filadelfia ya tenía suficiente experiencia con un centro cultural como para haberse desencantado de los supuestos poderes revitalizadores de un lugar así. Cuando la Academia de Música —situada en el centro urbano— necesitó rehabilitación hace unos años, casi nadie se tomó en serio la idea de trasladarla a la reserva cultural. Se quedó donde le correspondía, es decir, en el centro urbano. Baltimore, tras acariciar durante años un plan para un centro cultural y cívico aislado y abstracto, ha decidido en su lugar construir en el centro urbano, donde estos servicios cumplen mejor su papel, tanto de necesitados usos primarios como de hitos.

Ésta es, desde luego, la mejor manera de salvar cualquier tipo de conjunto segregado, al menos hasta que ya está construido; pensárselo mejor.

21
Gobernar y urbanizar distritos

Una audiencia pública en una gran capital es algo curioso, desmoralizador y estimulante al mismo tiempo. Las que mejor conozco se celebran en el Ayuntamiento de Nueva York cada dos jueves sobre las medidas cuya decisión es

competencia del principal organismo de gobierno de la ciudad, el Comité de Presupuestos. Los temas y asuntos han aparecido en el calendario y en los respectivos órdenes del día previa presión, tirón y maquinación de alguien de dentro o de fuera del Gobierno.

Los ciudadanos que desean decir lo que piensan interpelan al alcalde, a los presidentes de las cinco Juntas, al interventor general y al presidente del consejo municipal, sentados en un hemiciclo elevado y al extremo de un hermoso salón con bancos blancos de respaldo alto para el público. Los funcionarios públicos, elegidos o designados, aparecen en estos asientos para oponerse o defender cuestiones controvertidas. Algunas veces, las sesiones son tranquilas y expeditivas; pero muchas otras son tumultuosas y duran todo el día y buena parte de la noche. Aspectos enteros de la vida duda daña, problemas de barrio tras barrio, distrito tras distrito, desfile de destacadas personalidades, etc., todo se anima en este salón. Los miembros del Comité escuchan, preguntan y a veces firman decretos allí mismo, como gobernantes celebrando juicios en sus dominios en los tiempos medievales.

Me hice adicta a las sesiones del comité de Presupuestos, soy una guerrillera fiera e inamovible en estas audiencias, no puedo dejar el hábito de intervenir cuando se discuten los problemas de algún otro distrito o se aboga en favor de alguna otra vecindad. En cierto sentido, todo esto es exasperante. Muchos problemas no debían haber surgido nunca. Con que los funcionarios bien intencionados de los distintos departamentos del Gobierno de la ciudad o en agencias independientes se preocupasen o conociesen íntimamente las calles o distritos que afectan tan vitalmente con sus proyectos, o si al menos supieran lo que los ciudadanos de dichos lugares consideran valioso para sus vidas y por qué… Muchos conflictos nunca hubieran surgido si los urbanistas y otros supuestos expertos comprendieran al menos cómo funcionan las ciudades y respetaran ese funcionamiento. Otros temas, parece ser, implican favoritismos, acuerdos secretos o medidas administrativas arbitrarias que ofenden a los votantes sin que éstos encuentren dónde pedir responsabilidades o exigir reparación. En muchos casos (no en todos), centenares de personas que han perdido el jornal de un día, o han apañado el cuidado de sus niños o bien se los han llevado consigo y se han sentado durante horas con chiquillos nerviosos en su regazo, son burlados; todo se ha decidido antes de ser oídos[1].

Aún más desmoralizador que todo esto es la inmediata sensación de que hay problemas que están fuera del control de todos. Sus ramificaciones son demasiado complejas; en un lugar preciso demasiados problemas, necesidades y servicios de diferentes clases se tratan, demasiados para ser comprendidos o manejados cuando son abordados unilateral y remotamente desde cada emporio administrativo del disperso Gobierno municipal. Son ciegos palpando el elefante. Durante estas audiencias una terrible impresión de desamparo y de su compañera, la inutilidad, se hace casi palpable.

Por otra parte, sin embargo, el procedimiento es alentador por la abundante

vitalidad, honestidad y sensatez con la que tantos ciudadanos se muestran a la altura de la ocasión. La gente sencilla, entre ellos los pobres, los discriminados, los ignorantes se revelan momentáneamente como personas con vetas de grandeza, y no soy irónica. Esas personas hablan con sabiduría y a menudo con elocuencia de temas que conocen de primerísima mano. Hablan con pasión de preocupaciones que, aun siendo locales, no son para nada limitadas. Evidentemente, también se dicen idioteces o incorrecciones, o cosas descaradas o suavemente interesadas, y es bueno, también, ver los efectos de esas observaciones. Los oyentes raras veces nos dejamos engañar, creo yo; de nuestras respuestas se deduce que comprendemos y estimamos esos sentimientos en lo que son. Entre los habitantes de una ciudad hay abundante experiencia vital, responsabilidad y preocupación. Hay cinismo pero también fe, que es, desde luego, lo que más cuenta.

Los ocho gobernantes sentados en el escaño alto (no podemos llamarlos sirvientes del pueblo como establecen las convenciones de Gobierno, pues los sirvientes conocerían mucho mejor los asuntos de sus señores) tampoco son especímenes patéticos. A mi juicio la mayoría de los presentes agradecemos tener al menos una tenue ocasión (rara vez aprovechada) de imponernos sobre ellos para protegernos de las supersimplificaciones de los expertos, de los ciegos palpando al elefante. Observamos y estudiamos a nuestros gobernantes lo mejor que podemos. En conjunto, su energía, dotes, paciencia y simpatía son notables. No creo que se pueda esperar encontrar personas mejores. Esos hombres no son chicos enviados a hacer recados de hombre. Son hombres enviados a hacer recados de superhombre.

El problema consiste en que intentan manejar los complejos detalles de una gran metrópolis con una estructura organizativa para respaldarlos, aconsejarlos, informarlos, orientarlos y presionarlos que hoy es anacrónica. No hay villanía ninguna responsable de esta situación, ni siquiera la villanía de permitirla. La villanía, si se puede llamar así, es el muy comprensible fracaso de nuestra sociedad en dar respuesta a las exigencias de los cambios históricos.

Los cambios históricos relevantes aquí no son solamente el enorme aumento de tamaño de las grandes ciudades, sino también las crecientes responsabilidades, inmensamente mayores, de alojamiento, bienestar, salud, educación y urbanismo, adquiridas por los Gobiernos de los grandes municipios. Nueva York no es la única ciudad que fracasa en la tarea de hacer cambios funcionales en la estructura administrativa y urbanística a la altura de estos profundos cambios. En cada gran ciudad americana el dilema es similar.

Cuando los asuntos humanos alcanzan, *de facto*, nuevos niveles de complicación, lo único que puede hacerse es inventar medios adecuados al objeto de que las cosas sigan funcionando bien en su nuevo nivel. La alternativa es lo que Lewis Mumford ha llamado con propiedad *el desedificar*, el destino de una sociedad impotente para mantener la complejidad sobre la que ha sido construida y de la que depende.

El cruel y supersimplificado seudourbanismo y el pseudodiseño no menos cruel y

supersimplificado hoy en vigor es una forma de *desedificar* las ciudades. Y aunque fue conformada y consagrada por teorías reaccionarias que glorifican dicha *desedificación*, la práctica y la influencia de este tipo de urbanismo no es únicamente teórica. Insensible y gradualmente, al tiempo que la administración urbana no consiguió desarrollarse de forma adecuada al crecimiento y complejidad de la ciudad, la *desedificación* se ha convertido en una necesidad destructiva pero práctica para el personal urbanístico y administrativo, a cuyos miembros se envía también a hacer recados de superhombres. Los actuales sistemas administrativos *tienen* que brindar soluciones rutinarias, crueles, ruinosas y supersimplificadas para todo tipo de necesidades físicas urbanas (sin hablar de las sociales y económicas); estos sistemas han perdido el poder de comprender, manejar y valorar toda una infinita serie de detalles vitales, únicos complejos y entremezclados.

Consideremos, por un momento, el tipo de objetivo que debería fijarse el urbanismo si su fin fuera urbanizar para la vitalidad urbana.

El urbanizar para la vitalidad debe estimular y catalizar la mayor gama y cantidad posible de diversidad entre los usos y entre las personas a lo largo de cada uno de los distritos de una gran ciudad; ésta es la base subyacente de la fuerza económica, la vitalidad social y el magnetismo de una ciudad. Para conseguir esto, los urbanistas deben diagnosticar qué falta en cada lugar para generar la diversidad, y buscar después cómo ayudar a cubrir la falta.

El urbanizar para la vitalidad debe promover redes continuas de barrios, donde usuarios y propietarios informales cumplen un gran papel en mantener seguros los espacios públicos de la ciudad y en el manejo de los desconocidos para que éstos sean un activo y no una amenaza, y en controlar como casualmente a los niños en los lugares públicos.

El urbanizar para la vitalidad debe combatir la destructiva presencia de los vacíos limítrofes y ayudar a promover la identificación de la gente con los distritos urbanos lo suficientemente grandes, variados y ricos en contactos interiores y exteriores como para tratar los duros e ineludibles problemas prácticos de la vida de una gran ciudad.

El urbanizar para la vitalidad debe buscar el rehabilitar los barrios bajos, mediante la creación de condiciones que persuadan a una alta proporción de sus residentes originales, sean éstos quien sean, a permanecer por elección, para que haya una diversidad vigorosa y creciente entre su gente y una continuidad de comunidad entre los residentes antiguos y los recién llegados.

El urbanizar para la vitalidad debe convertir la autodestrucción de la diversidad y los usos cataclísmicos del dinero en fuerzas constructivas eliminando por una parte las oportunidades para la destrucción, y por otra estimulando que más territorio urbano posea un buen contexto económico para los planes de otra gente.

El urbanizar para la vitalidad debe buscar clarificar el orden visual de las ciudades, y debe hacerlo promoviendo e iluminando el orden funcional y no obstruyéndolo o negándolo.

Todo esto no es tan formidable como parece, porque todos estos fines están relacionados entre sí; sería imposible atacar sólo uno de ellos sin atacar simultáneamente (y en cierta medida, automáticamente) los otros. No obstante, objetivos de esta clase no pueden atacarse a menos que los responsables de diagnosticar, de inventar tácticas, de recomendar acciones y de ejecutarlas sepan lo que hacen. Han de saberlo, no de una manera general, sino en los términos del preciso y singular lugar de una ciudad en el que operan. Gran parte de lo que necesitan saber sólo se puede aprender de los que viven allí, porque nadie más sabe lo suficiente.

Para este tipo de urbanismo no basta que los gestores de los distintos ámbitos comprendan los *servicios* y *técnicas* específicas. Han de comprender también, y muy bien, los *lugares* específicos.

Sólo los superhombres pueden comprender una gran ciudad en su conjunto, o como conjuntos de distritos, con el detalle necesario para orientar acciones constructivas y eludir acciones destructivas, gratuitas e insensatas.

Entre muchos expertos urbanos está hoy muy extendida la creencia de que los problemas de la ciudad, que ya están fuera del alcance de la comprensión y control de urbanistas y otros gestores, se resolverían mejor si los territorios implicados y los problemas adheridos se hicieran aún más grandes y por tanto pudieran abordarse de una manera aún más *amplia*. Esto es escapismo del desamparo intelectual. «Una Región —ha dicho alguien irónicamente— es un área más grande y segura que la última a cuyos problemas no encontramos solución».

El Gobierno de una gran ciudad es hoy poco más que el Gobierno de una pequeña ciudad, extendido y adaptado de una manera completamente conservadora para acometer tareas mayores. Esto ha tenido resultados extraños; y a la postre resultados destructivos, porque las grandes ciudades plantean problemas operativos que son diferentes por definición a los que planteaban las pequeñas ciudades.

Desde luego, hay similitudes. Como todo asentamiento, una gran capital tiene un territorio que administrar y varios servicios para administrarlo. Y, como en muchos asentamientos más pequeños, es lógico y práctico en las grandes capitales organizar estos servicios verticalmente: es decir, cada servicio tiene su propia organización: departamentos de parques y jardines, departamentos de salud, departamentos de tráfico, departamentos de la vivienda, departamentos sanitarios, de abastecimiento de agua, departamentos de calles y calzadas, de licencias, departamentos de policía, de higiene y otros muchos. De tiempo en tiempo se añaden nuevos servicios: departamentos para combatir la polución del aire, agencias de desarrollo, autoridades de tránsito, etc.

Sin embargo, debido a la enorme cantidad de trabajo que estos organismos han de efectuar en las grandes capitales, incluso en las más tradicionales han tenido que hacer, con el tiempo, numerosas divisiones internas.

Muchas de estas divisiones son verticales: los organismos se dividen internamente en fracciones de responsabilidad, aplicándose cada fracción de nuevo a la ciudad en su conjunto. Así, por ejemplo, los departamentos de parques y jardines pueden tener servicios separados responsables de ingeniería forestal, mantenimiento, diseño de terrenos de juego, programas de esparcimiento, etc., confluyendo todo bajo una dirección. Las autoridades de la vivienda tienen a su vez servicios separados de selección y diseño de solares, mantenimiento, bienestar, selección de inquilinos, etc., constituyendo cada uno de estos organismos una agencia compleja y confluyendo finalmente todos, a su vez, bajo un único mando. Lo mismo podemos decir de las comisiones de educación, departamentos de bienestar social, comisiones urbanísticas, etc.

Junto a estas divisiones verticales de la responsabilidad, muchos organismos administrativos tienen divisiones horizontales: están divididos en segmentos *territoriales* para reunir información o hacer un determinado trabajo o ambas cosas a la vez. Así, por ejemplo, tenemos distritos de policía, sanitarios, de bienestar público, escolares y de parques, etc. En Nueva York las oficinas de las cinco presidencias de las Juntas territoriales tienen plena competencia en sólo unos pocos servicios, principalmente calles (pero no tráfico) y varios servicios técnicos.

Consideradas en sí mismas, cada una de estas divisiones internas de la responsabilidad, vertical y horizontal, es racional en sus términos, que es lo mismo que decir racional en el vacío. Juntadlas en términos de una gran ciudad y la suma es caos.

El resultado es por definición diferente en una ciudad pequeña, por más divisiones internas y servicios que ésta pueda tener. Consideremos por un momento una ciudad como New Haven, Connecticut, con sólo ciento sesenta y cinco mil habitantes. A la escala de esta pequeña ciudad, el jefe de un organismo administrativo y su personal pueden con facilidad y de manera natural comunicarse y coordinar sus actuaciones con los jefes y el personal de otros servicios, si quieren (otra cosa muy distinta es que tengan buenas ideas que comunicarse y que coordinar).

Y lo que es todavía más importante, los jefes y el personal de un organismo a escala de pequeña ciudad pueden ser expertos en dos materias a la vez: en asuntos de su competencia específica y también expertos en New Haven como tal. La única manera en la que un gestor (o cualquier otra persona) llega a conocer y comprender bien un lugar es, en parte, mediante una información de primera mano y una observación dilatada y, aún más, aprendiendo lo que otros, del Gobierno o no, saben sobre un determinado lugar. Algunas de esas informaciones pueden codificarse, pero otras no. Combinando todos estos recursos, New Haven es comprensible para un intelecto medianamente brillante. Y ni para el brillante ni para el cretino hay otra forma de entender íntimamente una localidad.

En resumidas cuentas, New Haven, como estructura administrativa, tiene una relativa coherencia interna, un factor determinado por su tamaño particular.

La relativa coherencia de un lugar como New Haven se da por sentada, administrativamente. Habrá formas de mejorar la eficacia administrativa y otros aspectos a ejecutar, pero ciertamente nadie se ofusca y piensa que el modo de hacerlo sea reorganizar New Haven para que posea una octava parte de un departamento de parques y jardines, seis distritos sanitarios y un cuarto de otro, un tercio de un distrito de bienestar, la decimotercera parte del personal de urbanismo, media escuela de distrito, un tercia de una escuela secundaria de distrito, dos departamentos y medio de policía y, de vez en cuando, una ojeada rápida a cargo del comisionado de tráfico.

Con un esquema semejante, incluso una ciudad con ciento sesenta y cinco mil habitantes como New Haven sería incomprensible para cualquier responsable. Unos verían sólo una parte de ella, otros la verían como totalidad, pero superficialmente, como una fracción relativamente inconsecuente de algo mucho mayor. Con un esquema semejante sus servicios, incluyendo el urbanismo, no podrían ni siquiera ser administrados con un mínimo de cordura.

Y, sin embargo, así es como solemos buscar información, administrar los servicios y urbanizar las grandes capitales. Naturalmente, los problemas que casi nadie quiere resolver, pero que tienen solución, están fuera de la comprensión y el control de cualquiera.

Multipliquemos el imaginario fraccionamiento que he bosquejado para New Haven por diez o por cincuenta en ciudades con poblaciones entre el medio millón y los ocho millones (y recuérdese que las complicaciones inherentes no se incrementan aritméticamente sino geométricamente). Luego ordenemos las diferentes responsabilidades del desorden en sus demarcaciones, y combinémoslas en imperios departamentales inmensos y burocráticos.

Laberintos de coordinación, conferencias y relaciones comunican débilmente unos con otros estos imperios dispersos y fraccionados azarosamente. Los laberintos son demasiado laberínticos incluso para codificarlos y explicitarlos, no digamos ya para servir como canales fiables y sensibles de entendimiento interdepartamental, o canales de información concentrada sobre lugares específicos, o canales de acción para que las cosas se hagan. Los ciudadanos y los funcionarios pueden vagar indefinidamente por estos laberintos, llevar de un sitio a otro los restos de muchas y viejas esperanzas, muertas de cansancio.

Así, en Baltimore, un sofisticado grupo de ciudadanos, que se beneficiaba de asesoría desde el interior y que no daba pasos en falso o innecesarios, se embarcó en una serie de conferencias, negociaciones y arbitrajes y aprobaciones durante todo un año, ¡solamente para que le permitieran poner la estatua de un oso en un parque! Una simple iniciativa resulta un trabajo de Hércules en estos laberintos. Las iniciativas difíciles son imposibles.

Veamos la noticia del *New York Times,* en agosto de 1960, sobre un incendio en el que seis personas de una vivienda pública resultaron heridas. Según el periódico, el edificio «se había definido como propenso al fuego en un informe de febrero del

Departamento de Incendios dirigido al Departamento de Edificación». El Comisionado de Edificación, en defensa de su departamento, dijo que sus inspectores habían intentado entrar en el inmueble muchas veces, incluso después del 16 de mayo, cuando el Ayuntamiento adquirió el título de propiedad del mismo. La crónica periodística continúa así:

De hecho el Departamento Inmobiliario (organismo municipal propietario del inmueble) no notificó al Departamento de Edificación que había adquirido el edificio hasta el 1 de julio, según dijo el Comisionado. Pero sólo veinticinco días después, tras un periplo por los canales administrativos desde el Departamento de Edificación, en el piso veinte, llegó la notificación a su destino en la división de Alojamientos (del Departamento de Edificación) en la planta dieciocho del Edificio Municipal. Cuando la información llegó por fin a la División de Alojamientos el 25 de julio, el Departamento Inmobiliario recibió una llamada telefónica en demanda de autorización para una inspección. Al principio, este departamento dijo que no tenía las llaves del edificio, dijo el Comisionado (de Edificación). Se iniciaron conversaciones… que proseguían cuando tuvo lugar el incendio, un sábado 13 de agosto. El lunes siguiente las conversaciones continuaron a petición del Departamento de Edificación, que todavía no sabía nada del incendio…

Si toda esta inanidad sobre la pura comunicación es demasiado aburrida, fútil y tediosa de seguir, imaginen cuánto más aburrida, fútil y tediosa es de combatir. Personas esperanzadas, enérgicas y con iniciativa que entran al servicio de estos imperios deben volverse descuidadas y resignadas, por su propia conservación (no para conservar el empleo, como se suele pensar, sino para conservarse a sí mismas).

Si la comunicación útil de informaciones y la coordinación eficaz de la acción es un lío para los que están dentro del Gobierno, imaginen lo embrollado y frustrante que puede ser para los que tengan que lidiar con ello desde fuera. Por difícil, largo y costoso que, desde un grupo de presión político, sea organizarse y presionar sobre los funcionarios electos, los ciudadanos de una capital saben que a menudo es el único modo práctico de puentear o atajar los procedimientos aún más difíciles y largos de la burocracia no electa[2].

La acción y la presión política serán siempre justas y necesarias en una sociedad que se autogobierna, para disputar y decidir los conflictos reales de interés y opinión. Otra cosa es descubrir, como descubrimos hoy en todas las grandes ciudades, que hace falta un esfuerzo enorme —que casi nunca surte efecto— sólo para reunir e interesar a los expertos apropiados de los diferentes servicios que necesariamente implica la solución de un solo problema de un único lugar. Y es todavía más ridículo habida cuenta de que en el caso de que, efectivamente, esos *arreglos para formular una relación* —como parece que los llama la comisión de Urbanismo de la Ciudad de Nueva York— se arreglen y formulen al fin, lo probable es que sean relaciones entre diferentes ignorancias expertas. Nunca sabrán ustedes lo complicada que es una vecindad de una gran ciudad hasta que intenten explicársela a los expertos con

responsabilidad fragmentada. Es como intentar comer a través de una almohada.

Los ciudadanos de las grandes capitales han sido constantemente amonestados por no tomar suficiente interés activo en el Gobierno. Lo asombroso es que lo intenten.

Repetidas veces, en sus penetrantes artículos sobre la delincuencia del *New York Times*, el reportero Harrison Salisbury cita los obstáculos, al parecer inamovibles, para la mejora de la situación: una información salvajemente fragmentada, una administración fragmentada, una responsabilidad fragmentada y una autoridad fragmentada. «La verdadera jungla son los despachos de los burócratas», citando a un estudioso de la delincuencia. Y Salisbury resume: «El conflicto, la confusión y el solapamiento de la autoridad están a la orden del día».

Al parecer, es frecuente suponer que este obstruccionismo e inercia sean deliberados, o al menos subproductos de algunos rasgos administrativos deleznables. *Hipocresía, celos burocráticos, intereses encubiertos, no les importa* son frases y palabras corrientes en boca de ciudadanos frustrados y burlados, derrotados en un pasillo cualquiera del laberíntico imperio urbano. Por supuesto, estas deleznables cualidades pueden ciertamente encontrarse —proliferan en ambientes donde hace falta mucho para lograr tan poco de lo mucho que se necesita—; este desastre no lo produce la maldad o el mal genio. Ni un santo haría funcionar este sistema.

En sí misma, la estructura administrativa es defectuosa *porque ha sido adaptada más allá del punto en que las adaptaciones funcionan*. Así se desenvuelven a menudo los asuntos humanos. Llega el momento, ante el incremento de los niveles de complicación, que hay que inventar.

Las ciudades han hecho un considerable esfuerzo inventivo para tratar con este problema de la fragmentación administrativa: la comisión de Urbanismo.

En la teoría administrativa urbana, las comisiones de urbanismo son los grandes coordinadores administrativos. En tanto rasgos significativos del Gobierno municipal americano son más bien recientes, la mayoría se han formado en los últimos veinticinco años como respuesta directa al hecho obvio y cegador de que los departamentos administrativos municipales son incapaces de coordinar una variedad de esquemas que comporten cambios físicos para la ciudad.

El invento fue malo porque duplicaba y, en cierto modo reforzaba, las debilidades que pretendía superar.

Las comisiones de urbanismo se organizan, como los demás imperios burocráticos, de forma fundamentalmente vertical y, al dictado de la necesidad o las circunstancias, con algunas divisiones horizontales aleatorias aquí y allá (distritos de renovación, áreas de conservación, etc.), agrupadas bajo un mismo mando. Con este dispositivo sigue siendo cierto que nadie, incluida la comisión urbanística, es capaz de comprender los lugares de una ciudad, salvo de manera fragmentaria y muy por encima.

Y, lo que es más, en tanto coordinadoras de los planes físicos de otras agencias municipales, las comisiones de urbanismo manejan principalmente los proyectos sólo *después* de que los funcionarios de otras agencias hayan pensado lo que quieren hacer. Estos proyectos llegan a la órbita de la comisión de urbanismo desde docenas de fuentes, y *entonces* ésta debe ver si tienen sentido a la luz unos de otros y a la luz de la propia información, visión y concepto de la comisión. Pero el momento vital para coordinar información es antes y durante el tiempo en que se conciben los anteproyectos o se imaginan tácticas para un servicio específico en un determinado lugar.

Naturalmente, con un sistema tan poco realista como éste, los coordinadores no coordinan. La comisión de urbanismo de Filadelfia es considerada como una de las mejores del país, y como tal admirada, y probablemente lo sea. Pero cuando intentamos averiguar por qué las creaciones estéticas preferidas de la comisión —los *paseos* de Greenway[3]— no tienen en la realidad la misma apariencia física que tenían en los bocetos de los urbanistas, nos enteramos por boca del propio director de la comisión de que el departamento de calles no captó la idea y no puso el pavimento adecuado, que el departamento de parques, la agencia de vivienda o el promotor no captaron la idea y no hicieron bien los espacios abiertos abstractos, que los numerosos departamentos municipales competentes en materia de mobiliario urbano no captaron la idea… y, sobre todo, los ciudadanos no captaron la idea. Todos estos detalles son tan cansados y frustrantes que es más gratificante crear nuevas visiones de lo que *idealmente* podría ser algún otro lugar, que vagar por los laberintos intentando inútilmente reunir las piezas de la visión del año pasado. Sin embargo, esto son menudencias al lado de la coordinación que se requiere para atacar problemas urbanísticos tan duros como son la rehabilitación, la seguridad, la clarificación del orden de las ciudades y un mejor contexto económico para la diversidad.

En estas circunstancias las comisiones de urbanismo no se han convertido en instrumentos eficaces para comprender y coordinar una necesaria infinidad de complejos detalles urbanos, sino en instrumentos destructivos, de mayor o menor eficacia, para *desedificar* y supersimplificar las ciudades. No se puede evitar, tal y como están las cosas. Su personal no sabe ni puede saber lo suficiente sobre cada lugar de la ciudad para hacer algo, por mucho que lo intenten. Aun en el caso de que sus ideologías urbanísticas abandonaran las visiones de la Ciudad Jardín Radiante y Bella y abrazaran la *ciudad*, tampoco podrían urbanizar. Ni siquiera tienen los medios de reunir y asumir las íntimas y multilaterales informaciones que requieren, en parte porque sus estructuras son inadecuadas para comprender las grandes ciudades, y en parte porque esa misma inadecuación la sufren también otros departamentos.

Hay una cosa interesante sobre la coordinación tanto de la información como de la acción, que es la clave del asunto: la principal coordinación que se necesita es la coordinación entre los diferentes servicios dentro de unas determinadas

demarcaciones. Es, a la vez, el tipo más difícil y el más necesario. La coordinación arriba y abajo por la línea de las responsabilidades verticales fragmentadas es sencilla en comparación, pero también menos vital. Pero esta estructura administrativa hace muy fácil la coordinación vertical, muy difíciles los otros tipos, e imposible la coordinación local.

Intelectualmente, la importancia de la coordinación local no se reconoce en la teoría de la administración municipal. Una vez más, es el caso de las comisiones de urbanismo. A los urbanistas les gusta pensar que tratan con la ciudad en su conjunto en grandes términos y que su valor es grande porque *captan todo el cuadro*. Pero la idea de que necesitan tratar su ciudad *en su conjunto* es, básicamente un error. Aparte de la urbanización de las autopistas (llevada a cabo de manera abominable, en parte porque nadie comprende los problemas de las áreas afectadas), y aparte también de la responsabilidad —casi estrictamente presupuestaria— de racionar y consignar las cantidades destinadas a gastos de mejoras postuladas por los proyectos presupuestarios, el trabajo de las comisiones de urbanismo y su personal rara vez trata realmente de una gran ciudad como un organismo.

Ciertamente, por la naturaleza del trabajo que se ha de hacer, casi todo el urbanismo se ocupa de acciones específicas y relativamente pequeñas en calles concretas, barrios y distritos particulares. Para saber si se hace bien o mal —para saber lo que debe hacerse, sin más—, es más importante conocer la demarcación en cuestión y menos importante saber cuántos elementos de la misma categoría se están aplicando en otras demarcaciones y lo que hacen con ellos en éstas. Ningún saber puede reemplazar al conocimiento real del lugar a urbanizar, ya sea un urbanismo creador, coordinador o anticipador.

La innovación que parece faltar no es ningún mecanismo coordinador desde arriba, sino más bien algo que haga posible coordinar allí donde la necesidad es más aguda: en lugares específicos y singulares.

En resumen, las grandes capitales deben dividirse en distritos administrativos. Serían divisiones horizontales del Gobierno municipal, pero, a diferencia de la horizontalidad arbitraria, deberían ser comunes a todo el Gobierno municipal en su conjunto. Los distritos administrativos representarían las subdivisiones primarias básicas de cada uno (o de la mayoría al menos) de los organismos municipales.

Los jefes de un organismo cualquiera, subordinados del comisionado superior, serían administradores de distrito. Cada administrador de distrito supervisaría todos los aspectos de su servicio departamental dentro del distrito; a sus órdenes estaría el personal que proporciona los diferentes servicios a la localidad. Los límites de cada distrito serían comunes para todos los departamentos que actuasen directamente sobre la vida y el urbanismo del distrito: tráfico, bienestar, educación, policía, parques y jardines, reglamentaciones internas, sanidad, viviendas subvencionadas, incendios, zonificación, urbanismo.

Ese distrito, así como su servicio, sería responsabilidad específica de su administrador. Este doble conocimiento no es excesivo para intelectos normales, sobre todo cuando los distritos incluyen otros hombres y mujeres contemplando el mismo lugar desde ángulos diferentes, responsables también de entender y servir al lugar en tanto ese lugar.

Estos distritos administrativos habrían de corresponderse con la realidad, en lugar de fragmentarla con un nuevo dispositivo. Tendrían que corresponderse con los distritos que actualmente operan —o que pueden potencialmente operar— como cosas sociales y políticas de la manera descrita en el capítulo 6.

Con este marco de información y acción gubernamentales a mano, cabría incluso esperar que muchos organismos voluntarios de rango municipal y servicio público se adapten a la administración de distrito.

La idea de la administración municipal horizontal no es nueva, como ya dijimos. Hay precedentes en la horizontalidad aleatoria y no concertada a que ha recurrido ya gran parte de la administración municipal. También existen precedentes, hoy muy comunes, en la designación de los distritos de renovación o conservación. Cuando el Ayuntamiento de Nueva York inició la conservación de un puñado de lugares, los administradores de este programa descubrieron inmediatamente que no lograrían nada útil si no había acuerdos especiales y excepcionales en la estructura interna de los departamentos de edificación, incendios, policía, sanidad e higiene para que proporcionaran personal específicamente responsable de ese *lugar*. Esto ha sido necesario simplemente para coordinar un mínimo de mejoras en los aspectos más sencillos. El Ayuntamiento califica esta disposición de la horizontalidad reconciliada como «grandes almacenes de servicios para el vecindario», y tanto él como los ciudadanos afectados han reconocido que es uno de los principales beneficios obtenidos por una vecindad declarada área de conservación.

Entre los precedentes de administración y responsabilidad horizontal más elocuentes se cuentan las oficinas de asentamiento de las grandes ciudades, que se han organizado siempre con vistas a un territorio concreto, y no como una colección de servicios verticales desmembrados. Es una de las principales razones por las que las oficinas de asentamiento han sido tan eficaces, porque su personal normalmente conoce el lugar en que opera tan bien como su propio trabajo, y también porque los servicios de las oficinas de asentamiento, en general, ni quedan obsoletos, ni trabajan en contra unos de otros. Las distintas oficinas de asentamiento de una gran, ciudad trabajan de común acuerdo —recaudación de fondos, contratación de personal idóneo, intercambio de ideas, presión sobre las legislaturas—, y en este sentido son algo más que organizaciones horizontales. Son simultáneamente horizontales y verticales, pero estructuralmente facilitan la coordinación allí donde intrínsecamente es más difícil.

La idea de los distritos administrativos tampoco es nueva en las urbes americanas. De vez en cuando ha sido propuesta por grupos de ciudadanos —en Nueva York fue

sugerida en 1947 por la competente y bien informada Unión de Ciudadanos, que llegó incluso a levantar un plano de los distritos administrativos viables de la ciudad, basándose en los distritos empíricos; el plano de distritos de la Unión de Ciudadanos es aún hoy el más lógico y comprensible de los mapas de Nueva York.

Normalmente, las sugerencias en favor de una división de las grandes capitales en distritos administrativos se extravían por unas sendas intelectuales estériles; y creo que por eso no llegan a ninguna parte. Por ejemplo, se los concibe a veces como órganos de *consulta* formal para el Gobierno. Pero, en la vida real, los órganos consultivos que carecen de autoridad y responsabilidad son algo peor que inútiles para la administración de distrito. Hacen perder el tiempo a todo el mundo y fracasan como todos en seguir la madeja por los imposibles laberintos de los imperios burocráticos y fragmentados. También se conciben algunas veces los distritos administrativos como un único servicio *pivote,* como fue el de urbanismo por ejemplo; pero esto también se demuestra ineficiente a la hora de resolver cualquier problema de mínima importancia; para que funcionen de verdad como instrumentos de gobierno, los distritos administrativos deben abarcar las actividades multilaterales propias de un órgano de gobierno. En otras ocasiones, la idea se desvía en la intención de crear *centros cívicos* locales, con lo que se confunde su importancia verdadera con la búsqueda superficial de un nuevo tipo de conjunto ornamental para la ciudad. Las oficinas de la administración del distrito deben estar radicadas dentro del mismo, y unas junto a las otras. No obstante la gracia de esta disposición no es que sea aparente o materialmente impresionante. La manifestación visible más importante de la administración de distrito sería el ver a gente hablando sin haber tenido que *acordar el formular una relación.*

La administración del distrito, como forma de estructura de gobierno, es más compleja que la estructura adaptada de la administración de una ciudad pequeña que tenemos ahora. La administración de una ciudad requiere una mayor complejidad en su estructura fundamental para poder *funcionar* con más sencillez. Las actuales estructuras, paradójicamente, son fundamentalmente demasiado sencillas.

Hay que comprender que la administración de distrito en las grandes capitales no puede ser *pura* o doctrinaria, olvidándose de las conexiones verticales. Una ciudad, por muy grande que sea, no deja de ser una ciudad, con una gran interdependencia entre sus lugares y partes. No es una colección de pequeños municipios; y si lo fuera, la ciudad como tal quedaría destruida.

Una reorganización doctrinaria en una administración estrictamente horizontal sería tan letalmente simple y tan caóticamente inviable como los desastres actuales. Sería impracticable aunque sólo fuera porque la fiscalidad y el reparto de fondos deben ser funciones centralizadas. Además, ciertas operaciones urbanas trascienden completamente la administración de distrito; aquí el conocimiento de los detalles íntimos e intrincados es irrelevante, y los pocos que son relevantes se pueden lograr fácil y rápidamente con informaciones de los administradores de distrito que

entienden el lugar. El abastecimiento de agua, el control de la polución atmosférica, la mediación laboral, administración de museos, zoos y prisiones son algunos ejemplos. Incluso dentro de ciertos departamentos algunos servicios son ilógicos funcionando a nivel de distrito, y otros en cambio son lógicos; por ejemplo, sería una locura que dispensar licencias de taxi a nivel de distrito, pero, en cambio, el comercio de artículos de segunda mano, ferias, venta ambulante, quioscos de hacer llaves, agencias de empleo y muchas otras operaciones que necesitan licencia muy bien podrían remitirse a organismos de distrito.

Además, los grandes ayuntamientos pueden permitirse ciertos especialistas, que les serían de gran utilidad. De todas formas, ningún distrito en concreto necesita de manera permanente estos especialistas, aunque no se necesiten permanentemente en un único distrito administrativo. Podría ser en técnicos circulantes de un determinado servicio, a las órdenes del administrador de distrito al que se le haya asignado según necesidad.

Un ayuntamiento que instituyese la administración de distrito debería intentar entregar todo servicio para el que el mejor conocimiento del distrito fuera relevante a este nuevo tipo de estructura organizada. Sin embargo, para algunos servicios y porciones de servicios, sería conveniente y hasta necesario ver cómo funcionan. Podrían hacerse algunos ajustes. Este sistema no precisa previamente un esquema inmutable y sellado. De hecho, para llevarlo a la práctica y para introducir cambios una vez en práctica, no serían necesarios más poderes formales de los que se requieren ahora cuando los servicios se adaptan por prueba y error. Lo que se necesitaría para ponerlo en marcha sería un alcalde fuerte con una creencia firme en el gobierno popular (las dos cosas suelen ir juntas).

En resumidas cuentas, los servidos departamentales verticales de rango municipal existirían y seguirían centralizando información e ideas de los distritos. Pero, en casi todos los casos, las organizaciones internas de servicios varios deberían ser racionalizadas y armonizadas entre sí, para dar un sentido funcional intrínseco a sus relaciones entre sí y con las localidades. En el caso del urbanismo, existiría una comisión de urbanismo, pero casi todo su personal (y esperemos que el más brillante) trabajaría de manera descentralizada, en los servicios administrativos, en la única escala en la que el urbanismo para la vitalidad urbana puede entenderse, coordinarse y llevarse a cabo.

Los distritos administrativos de una gran ciudad empezarían inmediatamente a actuar como criaturas políticas puesto que poseerían órganos reales de información, recomendación, decisión y acción. Ésta sería una de las principales ventajas del sistema.

Los ciudadanos de las grandes ciudades necesitan puntos de apoyo en los que aplicar sus presiones y en los que sus deseos y saberes se conozcan y respeten. Inevitablemente, los distritos administrativos acabarían convirtiéndose en estos

puntos de apoyo. Muchos conflictos que acaban hoy derrotados en los laberintos del Gobierno municipal vertical —o que se deciden por defecto porque los ciudadanos nunca saben dónde golpear— podrían transferirse a los foros de distrito. Esto es necesario para el autogobierno de una gran ciudad, ya se considere el autogobierno como un proceso creador o supervisor (desde luego, es arabas cosas). Cuanto más grande, más impersonal y más incomprensible es el Gobierno de una gran ciudad, cuanto mayor se confunden sus necesidades y problemas locales en los temas globales, más tibia e ineficaz es la acción o la supervisión de los ciudadanos. Es inútil esperar que los ciudadanos actúen con responsabilidad, energía y experiencia en los asuntos municipales, cuando el autogobierno se ha hecho imposible para los asuntos locales, que muchas veces son los que tiene una importancia directa para la gente.

En tanto criatura política, un distrito administrativo necesitaría una cabeza, y la tendría, de una manera formal o informal. Una manera formal, y sobre el papel la más limpia, podría ser el nombramiento de un *vicealcalde* responsable ante el alcalde de la ciudad. Sin embargo, cualquier funcionario designado como *jefe* debería contrarrestarse enseguida con algún funcionario de cargo electivo, por la sencilla razón de que los grupos de ciudadanos, si pueden, siempre dirigen su presión hacia el funcionario elegido —y lo respaldarán si éste responde positivamente—, cuando maniobran para que la administración se identifique con sus puntos de vista. Los votantes, cuando perciben alternativas para aplicar su influencia, son lo suficientemente inteligentes como para utilizar su poder allí donde tiene eficacia. De manera casi inevitable, alguno de los funcionarios elegidos cuyo cuerpo electoral correspondiese aproximadamente con su distrito, acabaría convirtiéndose, de hecho, en una especie de *alcalde* local. Esto es lo que sucede ahora siempre que un distrito de gran ciudad es eficaz desde el punto de vista social y político[4].

¿Cuáles son las dimensiones apropiadas de un distrito administrativo?

Geográficamente, los distritos empíricos que funcionan eficazmente como tales rara vez tienen una superficie superior a cuatro kilómetros cuadrados; por lo general, son más pequeños.

No obstante, hay por lo menos una significativa excepción a esta regla, El distrito Back-of-the-Yards de Chicago tiene unas dimensiones de unos dos kilómetros y medio por cinco kilómetros, dos veces el máximo razonable de un distrito efectivo a juzgar por la evidencia de otros lugares.

En efecto, el Back-of-the-Yards opera ya como un distrito administrativo, no formal ni teóricamente, sino *de facto*. En el Back-of-the-Yards, el Gobierno local que más cuenta como tal, no es el Gobierno municipal general, sino más bien el Consejo del Back-of-the-Yards que describí brevemente en el capítulo 16. Aquellas decisiones que sólo pueden aplicarse bajo la caución de los poderes formales superiores son transmitidos por el Consejo al Gobierno municipal, que casi siempre responde muy bien, valga la expresión. Además, el Consejo provee algunos servicios que en otros lugares habitualmente provee el Gobierno formal.

Es posible que sea esta capacidad del Back-of-the-Yards para funcionar como una unidad de poder gubernamental auténtica —y sin embargo informal—, la que permite sus desacostumbradas dimensiones geográficas. En definitiva, la identidad efectiva del distrito —que normalmente depende, en su fundación, casi por completo de un uso cruzado dentro del mismo— se refuerza aquí con una sólida organización de gobierno.

Esto podría ser muy interesante para las áreas de las grandes capitales cuyo uso primario predominante sea el residencial, pero con unas densidades demasiado bajas para reconciliar un número de personas suficientes con un área de superficie usualmente viable. Con el tiempo, estas áreas deberían ser estimuladas gradualmente a concentrar sus usos a escala urbana y, después, dividir un área tan grande en un par de distritos; pero, entre tanto, si la pista del Back-of-the-Yards significa lo que yo creo, la cohesión introducida por la administración de distrito podría posibilitar que estas áreas demasiado diluidas operaran como distritos, política, social y administrativamente.

Fuera de los centros urbanos, o de las gigantescas constelaciones fabriles, la residencia es casi siempre uno de los principales usos primarios de un distrito urbano; al considerar, por tanto, la superficie más conveniente para un distrito, bueno será tener en cuenta también su concentración de población. En el capítulo 6, sobre las vecindades, definimos los distritos útiles empíricamente como lugares lo suficiente grandes (en población) como tener peso en la ciudad en su conjunto pero, al mismo tiempo, lo suficientemente pequeños como para que los barrios no se perdieran ni quedaran ignoradas. Las cifras convenientes podrían variar desde treinta mil personas, en ciudades como Boston y Baltimore, hasta un mínimo de unas cien mil en las ciudades mayores y un posible máximo de hasta doscientas mil. A mi juicio, treinta mil personas es poco para una administración de distrito eficaz; cincuenta mil sería una cifra más realista. El máximo de doscientas mil es válido no obstante para la administración, como vale para un distrito considerado como un órgano social y político, puesto que algo mucho mayor que esto excede la unidad susceptible de ser comprendida en su conjunto y en sus detalles.

Las grandes capitales se han convertido en partes de unidades de asentimiento aún mayores, conocidas en la jerga censal como áreas metropolitanas. Un área metropolitana se compone de una ciudad principal (a veces más, como en el caso de Nueva York-Newark o de San Francisco-Oakland), junto con las ciudades cercanas, ciudades satélites más pequeñas, pueblos y suburbios o áreas suburbanas próximas o remotas, exteriores en todo caso al radio político de la ciudad-madre, pero dentro de su órbita social y económica. El tamaño de las áreas metropolitanas, geográfica y demográficamente, ha crecido extraordinariamente en los últimos quince años. Esto se debe en parte al dinero cataclísmico que ha inundado las afueras y arrabales de las ciudades y asfixiado a éstas, como ya expliqué en el capítulo 16, en parte porque las

grandes capitales no han funcionado bien en tanto que *ciudades*, y en parte porque el crecimiento suburbano y semisuburbano, por estas dos razones, ha anegado pueblos y municipios.

Estos asentamientos, gubernamentalmente separados, de un área metropolitana tienen muchos problemas en común, particularmente problemas urbanísticos. El área metropolitana —y no la gran ciudad— es la unidad de sentido para problemas de contaminación de agua, transporte, despilfarro y mal uso del espacio, conservación de los recursos de agua potable, fincas despobladas, grandes espacios recreativos y otros recursos.

Como todos estos problemas son reales e importantes, y como no tenemos a nivel administrativo ningún procedimiento adecuado de resolverlos, se ha desarrollado un concepto llamado *Gobierno metropolitano*. Bajo un Gobierno metropolitano, las localidades separadas políticamente seguirían teniendo identidad y autonomía política por lo que se refiere a los asuntos puramente locales, pero quedarían federadas en el Gobierno de una superárea con extensos poderes urbanísticos y con órganos administrativos para llevar a cabo los proyectos y planes aprobados. Una parte de los impuestos recaudados en una localidad iría a parar a las arcas del Gobierno metropolitano, aliviando así a las grandes ciudades de parte de las cargas financieras que asumen —sin compensación—, por muchos servicios urbanos centrales que usa todo el área de influencia. Se argumenta que los límites políticos, en tanto fronteras para la común urbanización y común sustento de los servicios metropolitanos comunes, quedarían así superados.

El Gobierno metropolitano es una idea popular no solamente para muchos urbanistas. Al parecer, ha encantado también a numerosos e importantes hombres de negocios, quienes explican en infinidad de discursos que éste es el procedimiento más racional para manejar *el negocio de gobernar*. Quienes abogan por el gobierno metropolitano tienen unas pruebas estándares para demostrar la imposibilidad de urbanizar las áreas metropolitanas en la actualidad. Estas pruebas son planos políticos de áreas metropolitanas más grandes. En algún lugar próximo al centro se aprecia una inmensa y bien delimitada entidad, representando el Gobierno de la aglomeración más importante del conjunto, la metrópoli. Al exterior de esta entidad se suceden de manera ondulante, confundiéndose los límites respectivos, una serie de gobiernos duplicados y estrangulados municipios menores, condados, pequeñas ciudades, etc., junto con toda otra serie de distritos administrativos especiales que han ido desarrollándose según las circunstancias, algunos de ellos solapándose con la gran ciudad.

El área metropolitana de Chicago, por ejemplo, tiene alrededor de mil unidades de gobierno local diferentes, contiguas o confundidas con el casco urbano de Chicago, que tiene también su propio gobierno municipal. En 1957, teníamos ciento setenta y cuatro áreas metropolitanas, dentro de las cuales había dieciséis mil doscientas diez unidades de Gobierno separadas.

Se suele etiquetar esto como *el desquiciado tapiz del Gobierno*, y en cierto modo es acertado. La consecuencia moral es que este tipo de tapices no pueden funcionar sensatamente; no procuran una base viable ni a la acción, ni a la urbanización metropolitanas.

Con cierta frecuencia el Gobierno metropolitano de un área metropolitana se somete a voto. E, inexorablemente, el voto popular lo tumba[5].

Los votantes tienen razón, a pesar de ser cierto que existe una evidente necesidad de acción común y coordinada (y sostén financiero) en muchos problemas de las áreas metropolitanas, y una necesidad aún mayor de coordinación localizada entre las diferentes unidades de gobierno dentro de una área metropolitana. Los votantes tienen razón porque en la vida real carecemos de estrategia y tácticas que hagan viables el trabajo urbanístico y los propios Gobiernos metropolitanos de grandes dimensiones.

Los mapas que se supone que explican la realidad de la situación contienen una ficción monstruosa. Esa entidad limpia y conspicua que representa el Gobierno *unificado* de la metrópoli más importante es, desde luego, un tapiz administrativo mucho más demencial que el formado por todos los fragmentos gubernamentales que lo rodean.

Los votantes se niegan sensatamente a federarse en un sistema en el que grandeza significa indefensión local, urbanismo supersimplificado y despiadado y caos administrativo, justamente lo que hoy ya es la grandeza municipal. ¿Hasta qué punto la impotencia frente a los urbanistas *triunfantes* es mejor que la ausencia de urbanización?

¿Hasta qué punto es una administración más grande —con sus laberintos incomprensibles e innavegables— una mejora del tapiz de los Gobiernos suburbanos?

Ya tenemos unidades gubernamentales que claman por unas tácticas y estrategias viables tanto para la administración como para la urbanización metropolitana: las propias grandes ciudades. La administración metropolitana viable ha de ser aprendida y aplicada primero *dentro* de las grandes ciudades existentes, donde no hay límites políticos fijos que impidan su aplicación. Aquí es donde hemos de experimentar con métodos de resolución de los grandes problemas comunes, sin que se produzca, como corolario, una mutilación gratuita de las localidades afectadas o de los procesos de autogobierno.

Si las grandes ciudades son capaces de aprender a administrar, coordinar y urbanizar en términos de distritos administrativos y a una escala razonable y comprensible, podríamos ser también capaces, en tanto sociedad, de abordar esos tapices de gobierno y administración en las grandes áreas metropolitanas. En la actualidad no sabemos hacerlo. Carecemos de práctica o sabiduría suficiente para manejar la administración y urbanización de las grandes áreas metropolitanas, y sólo sabemos hacer adaptaciones constantes y cada vez peores del Gobierno de una pequeña ciudad.

22
Qué tipo de problema es una ciudad

El pensar también tiene sus tácticas y su estrategia, como otras formas de acción. Para simplemente pensar en las ciudades y llegar a alguna parte, una de las principales cosas que han de saberse es qué *tipo* particular de problema plantean las ciudades, pues no todos los problemas pueden abordarse de la misma forma. Qué avenidas de pensamiento pueden ser útiles y ayudar a establecer la verdad, no depende de cómo preferiríamos pensar sobre un tema, si no más bien de la naturaleza del tema en cuestión.

De entre los muchos cambios revolucionarios de este siglo, quizá los más profundos sean los cambios en los métodos mentales que utilizamos para evaluar el mundo. No me refiero a los nuevos cerebros mecánicos, sino a los métodos de análisis y descubrimiento que se han instalado en los cerebros humanos: nuevas estrategias del pensamiento. Se han desarrollado principalmente como métodos para la ciencia. Pero el despertar mental y la osadía intelectual que representan empiezan a afectar gradualmente otros tipos de investigación. Enigmas que antes parecían inanalizables se hacen más accesibles. Lo que es más, la propia naturaleza de algunos enigmas ya no parece ser la que era.

Para comprender la conexión de estos cambios en las estrategias del pensamiento con las ciudades es necesario entender antes un poco de la historia del pensamiento científico. Un espléndido resumen e interpretación de esta historia se incluye en un ensayo sobre ciencia y complejidad aparecido en el *Annual Report of the Rockefeller Foundation* de 1958, escrito por el Dr. Warren Weaver con ocasión de su jubilación como vicepresidente de esa fundación para las Ciencias Naturales y Médicas. Cito ampliamente este ensayo porque lo que dice el Dr Weaver es directamente pertinente para el pensamiento sobre las ciudades. Sus observaciones resumen, de manera oblicua, prácticamente toda la historia intelectual del urbanismo.

El Dr. Weaver enumera tres fases de desarrollo en la historia del pensamiento científico: capacidad para tratar problemas sencillos; capacidad para tratar problemas de complejidad desorganizada; y capacidad para tratar problemas de complejidad organizada.

Los problemas sencillos son problemas con dos factores directamente relacionados entre sí en su comportamiento —dos variables— y, según apunta el Dr. Weaver, este *tipo* de problemas fue el primero que la ciencia aprendió a acometer:

Lisa y llanamente, puede decirse que los siglos XVII, XVIII y XIX forman el período en el que la ciencia física aprendió cómo analizar problemas con dos variables.

Durante estos trescientos años, la ciencia desarrolló las técnicas experimentales y analíticas para el tratamiento de problemas en los que una cantidad —por ejemplo, una presión gaseosa— dependía primariamente de una segunda cantidad —el volumen del gas, pongamos por caso—.

La característica esencial de estos problemas reside en el hecho de que […] el comportamiento de la primera cantidad puede ser descrito con un suficiente o útil grado de exactitud tomando solamente en cuenta su dependencia de la segunda cantidad y desestimando la influencia menor de otros factores.

Estos problemas de dos variables son esencialmente sencillos en estructura […] y la sencillez era una condición necesaria al progreso en ese estadio de desarrollo de la ciencia.

Además, sucedió que podían hacerse vastos progresos en las ciencias físicas mediante teorías y experimentos de este carácter esencialmente sencillo […]. Fue este tipo de ciencia de dos variables el que plantó —hasta 1900— los cimientos de nuestras teorías de la luz, el sonido, el calor y la electricidad… gracias a las cuales tenemos teléfonos, radios, automóviles y aeroplanos, los fonógrafos y el cinematógrafo, las turbinas y el motor diesel, las modernas plantas de energía hidroeléctrica […]

Hasta 1900 no apareció un segundo método de análisis, desarrollado por las ciencias físicas.

Algunas mentes imaginativas (prosigue el doctor Weaver), en vez de estudiar los problemas que implicaban dos variables o a lo

sumo tres o cuatro, se fueron al otro extremo y dijeron: «Desarrollemos métodos analíticos que nos permitan tratar problemas de dos mil millones de variables». Es decir, que los físicos (con los matemáticos muchas veces en la vanguardia) desarrollaron poderosas técnicas de teoría de la probabilidad y de mecánica estadística capaces de tratar lo que podemos llamar problemas de *complejidad desorganizada.*…

Consideremos primero un ejemplo para captar el aroma de la idea. La dinámica clásica del siglo XIX era adecuada para analizar y calcular el movimiento de una sola bola de marfil moviéndose sobre una mesa de billar […]. También se puede, pero con un sorprendente aumento en la dificultad, analizar el movimiento de dos y hasta tres bolas de billar […]. Pero en cuanto se intenta analizar el movimiento de diez o quince bolas en la misma mesa y a un tiempo, como en una partida, el problema es inmanejable, no porque surja ninguna dificultad teórica, sino justamente porque el trabajo real de tratar en sus detalles específicos tantas variables se vuelve imposible.

Imaginemos, sin embargo, una gran mesa de billar con millones de bolas deslizándose por su superficie. […] La gran sorpresa es que el problema es ahora más fácil: son aplicables los métodos estadísticos. No se puede trazar la historia detallada de cada una de las bolas, sin duda; pero sí se puede contestar con precisión útil preguntas tales como: ¿Cuántas bolas por término medio tocan un determinado tramo

de banda en un segundo? ¿Qué distancia media recorre una bola antes de chocar con otra? […]

La palabra *desorganizado* (se aplica) a la gran mesa de billar con muchas bolas […], porque las bolas están distribuidas, en sus posiciones y movimientos, de forma alocada. […] Pero, a pesar de este batiburrillo o del comportamiento desconocido de todas las variables individuales, el sistema en su conjunto, posee ciertas propiedades medias, ordenables y analizables.

Una amplia gama de experiencia se engloba bajo esta etiqueta de complejidad desorganizada. […] Se aplica con una precisión enteramente útil a la experiencia de una gran multiconexión telefónica, calculando la frecuencia media de las llamadas, la probabilidad de que un número comunique, etc. Haciendo posible la estabilidad financiera de una compañía de seguros de vida […]. Los movimientos de los átomos que forman toda la materia, así como los movimientos de las estrellas que forman el universo, caen en el ámbito de estas nuevas técnicas. Las leyes fundamentales de la herencia se analizan por ellas. Las leyes de la termodinámica, que describen las tendencias básica e inevitables de todos los sistemas físicos, se derivan de consideraciones estadísticas. Toda la estructura de la física moderna […] descansa en estos conceptos estadísticos. Verdaderamente, toda la cuestión de las pruebas, y el modo como el conocimiento puede ser inferido de estas pruebas, se reconoce ahora que depende de estas mismas ideas… Nos hemos dado también cuenta de que la teoría de la comunicación y la teoría de la información se basan de modo similar en ideas estadísticas. Uno se ve obligado a decir que las nociones de probabilidad son esenciales a cualquier teoría del conocimiento como tal.

No obstante, no todos los problemas pueden ser explorados por este método de análisis. Las ciencias de la vida, como la biología y la medicina, son ejemplos de esas excepciones, como indica el Dr. Weaver. Estas ciencias también habían experimentado avances, pero en conjunto aún estaban en lo que el Dr. Weaver llama estadios preliminares a la aplicación del análisis; se dedicaban a la recolección, descripción, clasificación y observación de efectos aparentemente conexos. Durante esta fase preparatoria se aprendieron muchas cosas interesantes y útiles, por ejemplo que las ciencias de la vida no planteaban problemas de sencillez ni de complejidad desorganizada; intrínsecamente planteaban un tipo de problema diferente para el que, según el Dr. Weaver, aún en 1932 los métodos de aproximación analítica eran muy insuficientes.

Refiriéndose a este dato, escribe:

Se siente la tentación de simplificar en exceso y de decir que la metodología científica iba de un extremo al otro […], sin explorar la vasta región intermedia. La importancia de esta región media, además, no depende originalmente del hecho de que el número de variables implicadas sea moderado —grande comparado con sólo dos, pero pequeño comparado con el número de átomos de un pellizco de sal […].

Mucho más importante que el simple número de variables en cuestión es el hecho de que esas variables están todas ellas interrelacionadas […]. Estos problemas, a diferencia de las situaciones desorganizadas a las que se enfrentan las estadísticas, *muestran el rasgo esencial de la organización*. Por esta razón nos referimos a este grupo de problemas como *complejidad organizada*.

¿Por qué se abren ciertas flores al anochecer? ¿Por qué el agua salada no calma la sed? ¿Cuál es la descripción de envejecer en términos bioquímicos? ¿Qué es un gen, y cómo se expresa la original constitución genética de un organismo vivo en los caracteres desarrollados del adulto?

Ciertamente, todos son problemas complejos. Pero no son problemas de complejidad desorganizada cuya clave poseen los métodos estadísticos. Son problemas que requieren tratar simultáneamente un *numeroso conjunto de factores en conexión íntima, formando entre todos un todo orgánico*.

En 1932, cuando las ciencias de la vida estaban justamente en el umbral de desarrollar los métodos analíticos eficaces para tratar complejidades organizadas, empezó a especularse —nos dice el Dr. Weaver— que, si las ciencias de la vida podían en cualquier caso hacer progresos significativos en estos problemas, «surgirían excelentes posibilidades para extender estas nuevas técnicas, aunque sólo como conveniente analogía, a vastas áreas del comportamiento y de las ciencias sociales».

En el cuarto de siglo transcurrido desde entonces, las ciencias de la vida han hecho indudablemente inmensos y brillantes progresos. Han acumulado, con extraordinaria celeridad, una gran cantidad de conocimientos hasta ahora escondidos. También han adquirido un corpus de teoría y procedimientos ampliamente mejorados, lo suficiente al menos para abrir nuevos interrogantes y para mostrar que sólo se ha dado el primer paso en todo lo que nos queda por saber.

Pero este progreso ha sido posible sólo porque las ciencias de la vida se reconocieron en tanto problemas de complejidad organizada, y se pensaron y abordaron por caminos apropiados a la comprensión de ese *tipo* de problema.

Los recientes progresos de las ciencias de la vida nos dicen algo tremendamente importante sobre otros problemas de complejidad organizada. Nos dicen, en efecto, que los problemas de este *tipo* pueden ser analizados, que es sensato considerarlos como susceptibles de ser comprendidos, y no —como señala el Dr. Weaver— como si estuvieran «en un ámbito irracional, oscuro y lleno de misterios». Veamos ahora qué tiene que ver todo esto con las ciudades. Sucede que las ciudades son problemas de complejidad organizada, como las ciencias de la vida. Las ciudades presentan «situaciones en las que media docena y también varias docenas de cantidades varían simultáneamente y *de manera sutilmente interconectada*». Las ciudades, como las ciencias de la vida, no plantean *un* problema de complejidad organizada que, si es comprendido, lo explica todo. Pueden descomponerse y analizarse en muchos problemas así o segmentos de problemas que, como en el caso de las ciencias de la

vida, también están relacionados unos con otros. Las variables son muchas, pero no son un batiburrillo; más bien están *interrelacionadas en un todo orgánico*.

Consideremos de nuevo, como ejemplo, el problema de un parque urbano vecinal. Cualquier factor suelto sobre el parque es escurridizo como una anguila. Potencialmente puede significar cualquier cosa, dependiendo de cómo actúen sobre él los demás factores y de cómo reaccione ante ellos. El mayor o menor uso de un parque depende, en parte, del propio diseño del parque. Pero incluso esta parcial influencia del diseño sobre su uso depende, a su vez, de quién está alrededor para usarlo y cuándo, y esto a su vez depende de los usos urbanos de fuera del parque. Además, la influencia de éstos sobre el parque, es sólo en parte, una cuestión de cómo le afecta cada uso, independientemente de los demás. En parte también es una cuestión de cómo le afectan todos ellos combinados, pues ciertas combinaciones estimulan el grado de influencia respectiva de los componentes. A su vez, estos usos urbanos próximos y sus combinaciones dependen de todavía más factores, tales como la mezcla de edades en los inmuebles, el tamaño de los bloques de la vecindad, etc., sin olvidar la presencia del propio parque en tanto uso común y unificador del contexto general. Si se aumenta considerablemente su tamaño, o se cambia su diseño de forma que divida y disperse a los usuarios procedentes de las calles que confluyen, en lugar de unirlos y mezclarlos, adiós. Nuevas series de influencias entran en juego, tanto en el parque como en las inmediaciones. Esto está muy lejos del problema sencillo de la ratio de espacio abierto y la ratio de población; pero es totalmente inútil desear que sea un problema más sencillo o hacer porque sea más sencillo, porque en la vida real no lo es. No importa lo que intentemos hacer; un parque urbano se *comporta* como un problema de complejidad organizada y es lo que es. Lo mismo es cierto de todas las demás partes o rasgos de las ciudades. Aunque las interrelaciones de sus muchos factores son complejas, no hay nada accidental o irracional en la manera en que se afectan recíprocamente todos ellas.

Por lo demás, en las partes de las ciudades que funcionan bien en unos aspectos y mal en otros (cosa que ocurre a menudo), no podemos ni siquiera analizar las virtudes y las faltas, diagnosticar los males o sopesar cambios útiles sin abordarlos como problemas de complejidad organizada. Para dar unos ejemplos sencillos, una calle puede funcionar muy bien en cuanto a la supervisión de los niños y a la producción de vida pública informal y confiada, pero miserablemente mal en cuanto a la solución de otros problemas por haber fracasado en el empeño de trenzarse con una comunidad efectiva más amplia que, a su vez, puede existir o no existir en razón de aún más factores. O bien una calle, por ejemplo, puede disponer de un material físico excelente para generar diversidad y un diseño físico admirable para el control de los espacios públicos, y en cambio, por estar próxima a una frontera muerta, estar tan vacía de vida como para ser despreciada y temida incluso por sus propios residentes. También puede suceder que una calle tenga poca base para funcionar bien por sus propios méritos, pero que al estar geográficamente ligada de forma tan admirable con

un distrito viable y vital, esta circunstancia sea suficiente para mantener su atractivo, darle uso y suficiente viabilidad. Podemos desear análisis más fáciles que sirvan para todo, y remedios más sencillos, mágicos y que sirvan para todo, pero que lo deseemos no va a transformar estos problemas en un material más sencillo que la complejidad organizada, por mucho que intentemos evadirnos de las realidades y manejarlas como si fueran algo distinto.

¿Por qué no hace ya tiempo que las ciudades se han identificado, comprendido y tratado como problemas de complejidad organizada? Si los estudiosos de las ciencias de la vida fueron capaces de identificar sus difíciles problemas como problemas de complejidad organizada, ¿por qué los profesionalmente implicados con las ciudades no han identificado el *tipo* de problema que tenían?

La historia del pensamiento urbano es por desgracia muy diferente de la del pensamiento moderno sobre las ciencias de la vida. Los teóricos de la urbanística convencional moderna han malentendido de manera consistente las ciudades como problemas sencillos y de complejidad desorganizada, y han intentado analizarlos y tratarlos así. Sin duda ninguna esta imitación de las ciencias físicas apenas fue consciente. Algo que se derivó probablemente, como la mayoría de las presuposiciones, del flujo general de las esporas intelectuales de la época. No obstante, creo que estas malas aplicaciones no habrían ocurrido y, desde luego, no se habrían perpetuado como lo han hecho, sin un gran desprecio hacia la materia en cuestión: las ciudades. Estas malas aplicaciones perversas nos entorpecen; hay que sacarlas a la luz, reconocerlas como estrategias de pensamiento inaplicables y descartarlas.

La teoría urbanística de la Ciudad Jardín tuvo sus inicios a finales del siglo XIX, y Ebenezer Howard atacó el problema del urbanismo como si fuera un físico del siglo XIX analizando un problema sencillo con dos variables. Las dos variables más importantes en el concepto urbanístico de la Ciudad Jardín eran la cantidad de alojamientos (o población) y el número de empleos. A estas dos se las concebía directa y simplemente relacionadas entre sí, en la forma de sistemas cerrados y relativos. A su vez, el alojamiento tenía sus variables subsidiarias, relacionadas con aquél de una forma igualmente directa, simple y recíprocamente independiente: terrenos de juego, espacios abiertos, escuelas, centro comunal, servicios estandarizados. De nuevo, el pueblo en su conjunto se concebía como una de dos variables en una relación directa, sencilla: relación pueblo-cinturón verde. En tanto que sistema de orden, éste era todo su contenido. Y sobre esta sencilla base de relaciones de dos variables se creó toda una teoría de pueblos autosuficientes como medio de redistribuir la población de las ciudades y (a ser posible) lograr la planificación de la región.

Dígase lo que se quiera de este esquema de pueblos aislados, ningún sistema sencillo de relaciones con dos variables es aplicable a las grandes ciudades, y nunca lo será. Estos sistemas tampoco son aplicables a un pueblo en cuanto éste es

absorbido y puesto en órbita metropolitana, con su multiplicidad de opciones y complejidades de usos cruzados. Pero, a pesar de este hecho, la teoría urbanística ha seguido aplicando con persistencia sistema de pensamiento y de análisis de dos variables a las grandes ciudades; hasta hoy en día los urbanistas y arquitectos creen estar en posesión de la verdad sobre el *tipo* de problema con que se enfrentan cuando intentan formar o reformar las vecindades de las grandes capitales en versiones del sistema de dos variables, con la *ratio* de una cosa (espacios abiertos) dependiendo directa y sencillamente de la *ratio de otra cosa* (población).

Por supuesto, mientras los urbanistas suponían que las ciudades eran de verdad problemas sencillos, los teóricos del urbanismo y los urbanistas no podían evitar ver que las ciudades en realidad no eran así. Pero asumieron esto de la manera tradicional como el negligente (o el irrespetuoso) ha considerado siempre los problemas de la complejidad organizada: como si estos enigmas fueran, en palabras del Dr. Weaver, «irracionales de alguna manera oscura y misteriosa»[1].

La teoría urbanística se inició en Europa al final de la década de los veinte, y en Estados Unidos en la de los treinta. Empezó asimilando las más recientes ideas sobre la teoría probabilística desarrollada por la ciencia física. Los urbanistas empezaron a imitar y aplicar estos análisis precisamente como si las ciudades fueran problemas de complejidad desorganizada, comprensibles estrictamente por el análisis estadístico, estimables por la aplicación de los procedimientos matemáticos de probabilidad, controlables mediante la conversión a grupos y promedios.

Esta concepción de la ciudad como una colección de cajones separados era, en efecto, muy adecuada para la visión de la Ciudad Radiante de Le Corbusier, versión vertical y más centralizada de la noción con dos variables de la Ciudad Jardín. Aunque el propio Le Corbusier no pasó de hacer un simple gesto en dirección a los análisis estadísticos, su esquema asumía la reordenación estadística de un sistema de complejidad desorganizada matemáticamente soluble; sus torres en el parque eran una forma artística de celebración del poder de las estadísticas y el triunfo de los promedios matemáticos.

Las nuevas técnicas de probabilidad y las presuposiciones sobre el *tipo* de problema subyacente en la manera como han sido utilizadas en el urbanismo, no suplantaron la idea básica de la ciudad reformada de dos variables. Estas nuevas ideas se sumaron. El objetivo seguía siendo un sistema de orden sencillo de dos variables. Lo nuevo era que podía organizarse más *racionalmente* a partir de un sistema supuestamente existente de complejidad desorganizada. En resumen, los nuevos métodos de probabilidad y estadística dieron más *exactitud* y alcance, hicieron posible una visión y un tratamiento más olímpico de los supuestos problemas de la ciudad.

Con las técnicas de probabilidad un viejo objetivo: tiendas *apropiadamente* relacionadas con los alojamientos inmediatos o con una población encargada con antelación, parecía alcanzable. Surgieron entonces técnicas para planificar

científicamente el comercio estandarizado; aunque los teóricos urbanistas, como Stein y Bauer, pronto se dieron cuenta de que los centros comerciales preordenados dentro de una ciudad han de ser también monopolistas o semimonopolístas o las estadísticas no serían predicciones y la ciudad volvería a comportarse con una irracionalidad oscura y misteriosa.

Con estas técnicas se hizo también posible analizar estadísticamente —por grupos de ingresos y tamaño de las familias— una cantidad dada de personas desarraigadas por las acciones urbanizadoras, combinarlas con estadísticas de probabilidad sobre un normal desequilibrio de alojamientos y calcular con precisión la diferencia. Así surgió la supuesta viabilidad del realojo a gran escala de los ciudadanos. En la forma de estadísticas estos ciudadanos ya no eran desde hacía tiempo componentes de ninguna unidad salvo la familia, y podían tratarse intelectualmente como granos de arena, electrones o bolas de billar. Cuanto más grande fuese el número de los desarraigados, más fácilmente se podía programar y urbanizar para ellos sobre la base de las medias estadísticas. Sobre esta base era en realidad intelectualmente fácil y sano contemplar la demolición de todos los barrios bajos y el realojo de la gente en diez años, y no mucho más difícil contemplar la tarea como un empeño a veinte años vista.

Llevando hasta sus últimas conclusiones lógicas la tesis de que la ciudad, tal y como existe, es un problema de complejidad desorganizada, los arquitectos y urbanistas llegaron —al parecer en serio— a la noción de que era posible corregir cualquier (o casi) fallo en el funcionamiento específico abriendo y llenando un nuevo cajón del armario. Así tenemos declaraciones políticas como la siguiente: «La Ley de la Vivienda de 1959… debería ser suplementada e incorporar… un programa de viviendas para familias de ingresos moderados pero demasiado altos, con todo, para ser admitidas en las viviendas públicas, y demasiado bajos para conseguir por sí solas un hogar decente en el mercado privado».

Con las técnicas estadísticas y de probabilidad también fue posible crear formidables e impresionantes informes urbanísticos sobre las ciudades, informes que se presentan con gran fanfarria, apenas si son leídos por nadie y pasan apaciblemente al olvido, como debe ser, pues no son ni más ni menos que ejercicios rutina ríos de mecánica estadística para sistemas de complejidad desorganizada. Fue posible también confeccionar planos maestros de la ciudad estadística, y esto la gente ya se lo tomó más en serio, ya que todos estamos habituados a creer que la realidad y los planos tienen necesariamente una relación o que, si no la tienen, podemos hacer que la tengan alterando la realidad.

Con estas técnicas fue posible, no solamente concebir a la gente, sus ingresos, su dinero y su alojamiento como, fundamentalmente, problemas de complejidad desorganizada, susceptible de convertirse en problemas sencillos en cuanto se elaborasen las series y los promedios; también fue posible concebir el tráfico urbano, la industria, los parques y hasta los servicios culturales como componentes de una

complejidad desorganizada convertible en problemas sencillos.

Además, no era ninguna desventaja intelectual el contemplar esquemas *coordinados* de urbanización que abarcasen territorios cada vez más extensos. Cuanto más grande fuese un territorio, cuanto mayor fuese su población, más fácil y racionalmente se podía abordar y tratar ambos problemas por la vía de la complejidad desorganizada vista desde un altozano olímpico. La irónica observación de que «una región es una área seguramente mayor que la última cuyos problemas no supimos resolver» no es irónica en estos términos. Es una simple afirmación de un hecho básico de la complejidad desorganizada; viene a ser como decir que una gran compañía de seguros está mejor equipada que una pequeña para cubrir riesgos.

Sin embargo, mientras que la urbanística se ha enlodado en su incomprensión de la verdadera naturaleza del problema que trata, las ciencias de la vida, libres de esta falta y avanzando a gran rapidez, han proporcionado algunos de los conceptos que necesita el urbanismo: junto con la estrategia básica para reconocer problemas de complejidad organizada, han proporcionado de paso sugerencias sobre el análisis y el tratamiento de este *tipo* de problema. Desde luego, estos avances se han filtrado desde las ciencias de la vida al conocimiento general; son parte ya del compendio intelectual de nuestra época. Y así un número creciente de personas han empezado a considerar gradualmente las ciudades como problemas de complejidad organizada: organismos repletos de relaciones aún no examinadas, pero, como es obvio, intrincadamente interrelacionadas y seguramente comprensibles. Este libro es una manifestación de esa idea.

Es éste un punto de vista que todavía no circula como moneda corriente entre los urbanistas y proyectistas en general o entre los hombres de negocios y legisladores que aprenden sus lecciones de urbanismo, naturalmente, de lo establecido y tradicionalmente aceptado por los *expertos* en la materia. Este punto de vista tampoco tiene mucho crédito que digamos en las escuelas de urbanismo (quizás menos allí que en cualquier otro ámbito).

El urbanismo, como campo, está estancado. Alborota, pero no avanza. Los actuales planes muestran poco (o ningún) progreso perceptible en comparación con los planes elaborados hace una generación. En el transporte, regional o local, nada se ofrece que no fuese ya presentado y popularizado en 1938 en el diorama de la General Motors para la Feria Mundial de Nueva York, y antes por Le Corbusier. En cierto sentido, se observa una neta regresión. Ninguna de las pálidas imitaciones del Rockefeller Center es tan buena como el original, construido hace un cuarto de siglo. Incluso en los *propios términos* de la urbanística convencional, los proyectos de viviendas actuales no representan ninguna mejora, y sí normalmente una regresión, comparados con los de la década de los treinta.

Mientras los urbanistas, hombres de negocios, banqueros y legisladores —discípulos todos de los primeros— se aferren a las presuposiciones no examinadas de que están tratando un problema de las ciencias físicas, el urbanismo no podrá

progresar y seguirá, por supuesto, estancado. Carece del primer requisito previo a todo pensamiento práctico y progresivo: el reconocimiento de la clase de problema al que se enfrenta. Al faltarle esto, ha encontrado el camino más corto al muro.

Que las ciencias de la vida y de las ciudades planteen un mismo *tipo* de problemas, no quiere decir que sean los *mismos* problemas. Las organizaciones de la vida protoplasmática y las de la vida humana y sus actividades no pueden analizarse con el mismo microscopio.

No obstante, las tácticas para la comprensión de ambas es similar, en el sentido de que las dos dependen de una visión microscópica y detallada, por así decir, más bien que de la visión a ojo, conveniente en cambio para abordar problemas sencillos o la visión remota y telescópica adecuada a problemas de complejidad desorganizada.

En las ciencias de la vida, la complejidad organizada se trata identificando una cantidad o un factor específicos —una enzima por ejemplo— y analizando después con gran detenimiento su armadura interna de relaciones e interconexiones con otras cantidades y factores. Todo lo cual es observado en términos que hacen referencia al comportamiento (y no la mera presencia) de otras cantidades y factores específicos (no generalizados). Evidentemente, también se utilizan las técnicas de los análisis de dos variables y los de la complejidad desorganizada.

En principio, estas técnicas son muy similares a las que han de emplearse para comprender y ayudar a las ciudades. Para comprender a las ciudades, creo que los hábitos de pensamiento más importantes son los siguientes:

1. Pensar siempre en procesos.
2. Trabajar inductivamente, razonando de lo particular a lo general, y no al revés.
3. Buscar indicaciones o señales *singulares*, que impliquen cantidades muy pequeñas, que revelen la forma en que operan las cantidades mayores y mas abundantes.

Si el lector ha llegado hasta aquí no necesitará muchas explicaciones sobre estos procedimientos. De todas formas, las resumiré brevemente resaltando puntos que de otro modo sólo quedarían como implicaciones.

¿Por qué pensar en procesos? Los objetos de las ciudades, ya sean edificios, calles, parques, distritos, hitos o cualquier otro, pueden tener efectos radicalmente diferentes según las circunstancias y el contexto en que existen. Así, por ejemplo, no es posible comprender casi nada útil ni puede hacerse nada práctico para mejorar la vivienda urbana si se considera ésta según la consabida abstracción llamada *alojamiento*. Las viviendas urbanas —real o potencialmente existentes— son edificios *específicos* y particularizados *implicados siempre en un proceso diferenciado y específico*, como rehabilitación, degradación, generación de diversidad, autodestrucción de diversidad, etc.[2].

En este libro se han discutido las ciudades y los elementos que las componen casi enteramente como formas de proceso, y ello porque así lo dicta la propia materia. Los procesos son la esencia de la ciudad. Más aún, en cuanto pensamos en los procesos de las ciudades *tenemos* que pensar forzosamente también en la manera de catalizar estos procesos, y esto también es la esencia.

Los procesos que tienen lugar en las ciudades no son en modo alguno arcanos, comprensibles sólo para los expertos. Casi todo el mundo puede comprenderlos. Muchos ciudadanos corrientes ya los entienden perfectamente; lo que ocurre es que no han puesto nombres a estos procesos, o bien no han reparado en que, comprendidos los mecanismos normales de causa y efecto, podemos dirigirlos si queremos.

¿Y por qué hemos de razonar inductivamente? Porque si razonamos al revés, o sea, a partir de generalizaciones, desembocamos siempre en absurdos, como en el caso del urbanista de Boston que insistía (contra todas las evidencias de la vida real a su disposición) en que el North End era por necesidad un barrio bajo, puesto que así lo decían todas las generalizaciones que hacían de él un experto.

Es ésta una trampa obvia porque las generalizaciones en las que se basaba el urbanista no tenían el menor sentido. No obstante, el razonamiento inductivo es igualmente importante para identificar, comprender y usar de manera constructiva las fuerzas y los procesos que sí son relevantes para las ciudades, que tienen sentido. Mucho he generalizado a propósito de estos procesos y estas fuerzas, pero nadie debiera engañarse y suponer que tales generalizaciones puedan ser aplicadas rutinariamente para declarar lo que *deberían* aquí o allá significar los elementos particulares. Los procesos urbanos en la vida real son demasiado complejos para ser rutinarios, demasiado particularizados para aplicar abstracciones. Se componen siempre de interacciones entre combinaciones únicas de elementos particulares, y nada puede substituir el conocimiento directo de tales elementos.

Un razonamiento inductivo de esta clase es, insisto, una posibilidad al alcance de cualquier ciudadano interesado, y de nuevo éstos tienen grandes ventajas sobre los urbanistas. A los urbanistas se les ha educado y formado, disciplinado, en el pensamiento *deductivo*, como nuestro amigo de Boston, que aprendió la lección con demasiado aprovechamiento. Por esta pésima formación los urbanistas parecen estar en peores condiciones intelectuales para respetar y comprender lo particular que la gente corriente, no formada, pero apegada a su vecindad, acostumbrada a usarla y no tan acostumbrada a pensar en ella de forma abstracta o generalizada.

¿Por qué buscamos indicios singulares que se refieran a pequeñas cantidades? Los estudios estadísticos globales, por supuesto, pueden ser *en algunas ocasiones* útiles mediciones abstractas de tamaños, categorías, promedios o medias de esto o aquello. Reunidas de vez en cuando, las estadísticas también pueden decirnos lo que les ha pasado a todas esas cifras. Sin embargo, nada o casi nada dicen de cómo operan esas cantidades en unos sistemas de complejidad organizada.

Para saber cómo operan estas cosas necesitamos señalizar ciertas pistas. Por ejemplo, todos los posibles o imaginables estudios estadísticos sobre el centro urbano de Brooklyn no pueden decirnos tanto sobre el problema de este centro urbano y sus causas, como cinco breves líneas impresas en un solo anuncio de un periódico. Este anuncio, que es de Marboro (una cadena de librerías), da los horarios de apertura de los cinco establecimientos de su cadena. De los cuatro de Manhattan, tres (uno cerca de Carnegie Hall, otro de la Biblioteca Pública y no lejos de Times Square y el tercero en Greenwich Village) están abiertos hasta medianoche; el cuarto, junto a la 5ª Avenida y la calle 59, cierra a las diez de la noche. El quinto sólo abre hasta las ocho y está en el mismo centro de Brooklyn. La administración de estos establecimientos los mantiene abiertos siempre que el negocio posible lo justifique; esto parece evidente. El anuncio nos dice que el centro de Brooklyn está demasiado desierto hacia las ocho de la tarde; y efectivamente así es. Ningún informe (y por supuesto ninguna predicción mecánica sobre la base de los informes estadísticos, humorada numérica que pasa frecuentemente por *planificación*) puede decirnos nada tan directamente concerniente a la composición y necesidades del centro urbano de Brooklyn como este pequeño indicio, concreto y por ello especifico, sobre *el funcionamiento* de ese centro.

Hacen falta grandes cantidades *de promedio* para producir el *no-promedio*, lo singular. Pero, como ya señalamos en el capítulo 7 al hablar de los generadores de diversidad, la simple presencia de grandes cantidades, ya sea gente, usos, estructuras, parques, puestos de trabajo, calles o cualquier otra cosa— no garantiza la generación de la diversidad urbana. Estas cantidades pueden estar operando como factores en sistemas inertes y de escasa energía que apenas se mantienen a sí mismos, si es que se mantienen. O bien pueden estar produciendo sistemas de alta energía interactuante, produciendo subproductos *no-promedio*, elementos singulares.

Lo singular puede ser físico, como en el caso de los pequeños elementos que atraen la vista en un escenario visual mucho más amplio, un escenario más *promedio*. Puede ser económico, como las tiendas especializadas en un solo artículo; o cultural, como una escuela poco corriente o un teatro experimental por ejemplo. Lo singular también puede ser social, como en el caso de los personajes públicos, lugares por donde deambulan las personas y hasta residentes o usuarios que sean financiera, vocacional, racial o culturalmente singulares.

Una cantidad de *singulares*, que ha de ser relativamente pequeña, es indispensable para la vida de una ciudad. No obstante, en el sentido en el que estoy hablando de ellas aquí, las cantidades *no-promedio* son importantes como medios analíticos, como pistas. A menudo constituyen el único anuncio de cómo se están comportando —o fracasando en ello— diversas cantidades grandes, en combinación unas con otras. Como analogía pensemos en las vitaminas, cuantitativamente diminutas, que hay en los sistemas protoplasmáticos. Estas cosas son necesarias para el adecuado funcionamiento de los sistemas de que forman parte; sin embargo, su

utilidad no termina aquí, puesto que también pueden servir a veces como indicios elementales de *lo que* está sucediendo en los sistemas de que forman parte.

La conciencia de la existencia o inexistencia de estos indicios *no-promedio* está igualmente al alcance de cualquier ciudadano. En verdad, los habitantes de una ciudad son por lo general grandes expertos informales a este respecto. Las personas comunes de una ciudad tienen una conciencia de las cantidades «singulares» completamente en consonancia con la importancia de estas cantidades relativamente pequeñas. Y una vez más, los urbanistas están en desventaja. Inevitablemente, han considerado las cantidades no promediables relativamente inconsecuentes, ya que son *insignificantes* estadísticamente. Así les ocurre que descartan lo más importante.

Nos toca ahora ahondar un poco más en el barrizal de concepciones erróneas a propósito de las ciudades en las cuales se han enfangado los reformadores y urbanistas, y a nosotros con ellos. Bajo la profunda falta de respeto de los urbanistas para con el objeto que les ocupa, también bajo la estéril creencia en la *oscura y misteriosa* irracionalidad o caos de las ciudades, yace una concepción errónea, enraizada desde hace mucho tiempo, relativa a la relación de las ciudades —y de los hombres, por supuesto— con el resto de la naturaleza.

Evidentemente, los seres humanos son una parte de la naturaleza, tanto como puedan serlo los osos o las abejas, las ballenas o la caña de sorgo. Las ciudades de los seres humanos son naturales, en tanto que producto de una forma de la naturaleza, como las colonias de marmotas o los bancos de ostras. El botánico Edgar Anderson se ha referido a las ciudades, con agudeza y sensibilidad, en la revista *Landscape*, como formas de la naturaleza. «Frecuentemente —comenta—, se acepta que el hombre es una criatura amante de las ciudades». La observación de la naturaleza, añade, «es tan fácil en la ciudad como en el campo; sólo hemos de aceptar al Hombre como una parte de la Naturaleza. Recuerden que, en tanto que especímenes de *homo sapiens*, ustedes son los más idóneos para encontrar en esa especie una guía eficaz para un entendimiento más profundo de la Historia Natural».

En el siglo XVIII sucedió algo comprensible aunque muy curioso. Por aquella época, las ciudades de los europeos lo habían hecho ya muy bien, procurando una mediación entre ellos y muchos aspectos desagradables o duros de la naturaleza, de suerte que, algo que anteriormente había sido una rareza, pasó a ser posible popularmente: la sentimentalización de la naturaleza, o si se prefiere, la sentimentalización de una relación rústica o bárbara con la naturaleza. María Antonieta haciendo de vaquera era una expresión de esta sentimentalidad. La idea romántica del *buen salvaje* era otra expresión más tonta todavía, pero en otro plano. En nuestro país, la repulsión intelectual de Jefferson por las ciudades de artesanos y operarios libres, y su sueño de una república ideal de altivos caballeros rurales, era simplemente el sueño patético de un hombre grande y bueno cuya tierra era cultivada por esclavos.

En la vida real, los bárbaros (y los campesinos) son los hombres menos libres,

pues están sometidos a la tradición, separados por castas, encadenados por supersticiones, carcomidos por la sospecha y temerosos de lo desconocido. «El aire de las ciudades hace libre»; éste era el dicho medieval, cuando era cierto que el aire de las ciudades hacía literalmente libre al siervo fugitivo. El aire de las ciudades todavía hace libres a los fugitivos de las ciudades mineras, de las plantaciones, de las granjas-factorías, de las tierras de subsistencia, de la temporería, de los suburbios-para-una-sola-clase.

Gracias a las ciudades fue posible popularizar la idea de contemplar la *naturaleza* como algo benigno, ennoblecedor y puro, y por extensión considerar al *hombre natural* (decidan cuán *natural*) igualmente benigno, noble y puro. Opuestas a toda esta pureza, nobleza y beneficencia elevada al rango de ficción, las ciudades (que no son ninguna ficción) podían en cambio ser consideradas como asiento del mal y, obviamente, enemigas de la naturaleza. Y, una vez que la gente empezó a mirar la naturaleza como si fuera un gran perro San Bernardo para niños, ¿qué otra cosa podía ser más natural que el deseo de trasladar esta mascota sentimental también a la ciudad para que ésta ganase por asociación alguna nobleza, pureza y beneficencia?

Es peligroso sentimentalizar la naturaleza. La mayoría de las ideas sentimentales implican en el fondo una falta de respeto profunda aunque inconsciente. No es casual que nosotros los americanos, probablemente campeones del mundo en esto de sentimentalizar la naturaleza, seamos al mismo tiempo, no menos probablemente, los mayores, más voraces y menos respetuosos destructores del idílico y salvaje mundo rural.

A esta actitud esquizofrénica no conduce el amor o la falta de respeto a la naturaleza. Por el contrarío, es un deseo sentimental de retozar, con un talante mas bien condescendiente, con una cierta sombra de naturaleza, insípida, estandarizada y suburbanizada, aparentemente con pleno descreimiento respecto a que nosotros y nuestras ciudades, por el simple hecho de ser, somos también una parte legitima de la naturaleza, de una manera más profunda y sutil de lo que pueda dejar suponer nuestro cariño por la hierba bien adecentada, los baños de sol y los miradores. De esta forma, todos los días las excavadoras se tragan varios kilómetros de nuestro campo, que luego se cubren con asfalto y se salpican con suburbanitas que han matado aquello que vinieron a buscar. Nuestra insustituible herencia de una tierra agrícola de primera calidad (un raro tesoro de la naturaleza en nuestro globo terráqueo) se sacrifica a las autopistas o a los aparcamientos de los supermercados con tan poca consideración e inconsciencia como se talan los árboles de los bosques, o como se corrompen las corrientes y los ríos y se llena el aire con los residuos de la gasolina (producto a su vez de la transformación de los subproductos geológicos de la naturaleza), todo ello requerido por este gran esfuerzo nacional por dejar mona una naturaleza falsificada y escapar de la *antinatural* ciudad.

El desorden suburbanizado o semisuburbanizado que creamos de esta manera es menospreciado mañana por sus propios habitantes. Estas ralas dispersiones carecen

de un grado razonable de vitalidad propia, poder de retención o utilidad como asentamientos. Pocos son —por lo general los más caros— los que conservan su atractivo más de una generación; en seguida empiezan a decaer al estilo de las áreas grises y moribundas de las ciudades. De hecho, una enorme cantidad de los cinturones grises urbanos de hoy son la aproximación a la *naturaleza* de ayer. La mitad de los edificios emplazados en los ciento veinte kilómetros cuadrados de áreas residenciales actualmente en liquidación, o casi, al norte de New Jersey, tienen menos de cuarenta años de vida. En treinta años habremos acumulado nuevos problemas de carcoma y decaimiento sobre una extensión de tierra tan enorme que, en comparación, los actuales problemas de las ciudades *grises* nos van a parecer un juego de niños. Esto que está sucediendo, destructivo como es evidentemente, no es casual ni involuntario. Es exactamente lo que nosotros, en tanto que sociedad, hemos querido que suceda.

Parece como si se pensara que la naturaleza, sentimentalizada y considerada como la antítesis de las ciudades, consistiera en hierba, aire fresco y algún que otro ingrediente más; y el resultado de este ridículo desprecio es la devastación de la naturaleza, preservada pública y formalmente como mascota.

Por ejemplo, remontando el curso del Hudson River, al norte de la ciudad de Nueva York, hay un parque estatal en Croton Point, un lugar espléndido para hacer excursiones, jugar a la pelota y contemplar al majestuoso (y contaminado) Hudson. Justo en el Point, hay —o había— una curiosidad geológica; una franja de playa de unos quince metros de largo donde la arcilla azul grisácea, y la acción de las corrientes y del sol se combinaban para producir perros de arcilla. Son esculturas naturales compactas, casi tan densas como la piedra, y duras; presentan las formas más variadas, unas sutiles y fascinantes de curvas simples, otras fantásticas y que recuerdan la exuberancia oriental. Hay pocos lugares en el mundo donde se puedan encontrar perros de arcilla.

Generaciones de estudiantes de geología neoyorquinos, junto con excursionistas, jugadores de pelota cansados y niños encantados, buscaron tesoros entre las figurillas de arcilla y se llevaron a sus casas las que más les gustaron. Y la arcilla, el río y el sol hacían más y más, siempre más, y ninguna de las figurillas era igual.

Ocasionalmente al correr de los años, después de que un profesor de geología me enseñara las figurillas de arcilla hace algún tiempo, volví varias veces para atesorar algunas. Hace unos veranos, mi esposo y yo cogimos a los chicos y los llevamos al Point para que vieran cómo estaban hechas.

Pero llegábamos con una estación de retraso respecto a los mejoradores de la naturaleza. El declive de barro arcilloso que formaba la pequeña franja de playa había sido demolido. En su lugar había un rústico muro de contención y unos espacios verdes bien cuidados (estadísticamente, el parque había sido aumentado). Escarbando en el nuevo césped en distintos lugares —pues bien podemos profanar las profanaciones de otros—, encontramos trozos rotos de las figurillas famosas,

destrozadas por los *bulldozers*, última evidencia de un proceso natural que muy bien puede haberse interrumpido para siempre.

¿Hay alguien capaz de preferir esta vacua suburbanización a aquellas maravillas intemporales? ¿Qué clase de responsable de parque permitiría un acto vandálico contra la naturaleza? Nos enfrentamos con un tipo de mentalidad demasiado familiar, que ve solamente desorden allí donde existe un orden intrincado y singular. La misma clase de mentalidad que ve solamente desorden en la vida de las calles de una ciudad y se muere de ganas de liquidarla, estandarizarla y suburbanizarla.

Las dos respuestas están relacionadas: las ciudades, en la medida en que son creadas o utilizadas por criaturas amantes de las ciudades, así son también violentadas por estas mentes simples. ¿Por qué? Porque no son blandas sombras de ciudades suburbanizadas. Y como no son blandas sombras de naturaleza suburbanizada, por eso tampoco respetan otros aspectos naturales. El sentimentalismo para con la naturaleza desnaturaliza todo lo que toca.

Las grandes ciudades y las comarcas rurales pueden coexistir perfectamente juntas. Las grandes ciudades necesitan tener cerca un verdadero campo. Y, desde el punto de vista del hombre, el campo necesita a las grandes ciudades, con todas sus diversas oportunidades y productividad, de suerte que los seres humanos puedan estar en condiciones de apreciar el resto del mundo natural en lugar de maldecirlo.

El ser humano es difícil, y por esto cualquier tipo de asentamiento (excepto las ciudades de ensueño) tienen y plantean problemas. Las grandes ciudades tienen problemas en abundancia, pues tienen gente en abundancia. Pero las ciudades vivas no están inermes para combatir los problemas incluso más difíciles. No son víctimas pasivas de cadenas de circunstancias, ni tampoco son el contrario maligno de la naturaleza.

Las ciudades vivas poseen maravillosas capacidades innatas para comprender, comunicar, idear e inventar lo necesario para combatir sus dificultades. Quizá el más sorprendente ejemplo de esta capacidad es el efecto que las grandes ciudades han tenido sobre la enfermedad. Las ciudades fueron en otro tiempo las víctimas más propicias y desamparadas de la enfermedad, pero terminaron convirtiéndose en grandes conquistadoras de enfermedades. Todos los aparatos de cirugía, higiene, microbiología, química, telecomunicaciones, medidas de sanidad pública, enseñanza y hospitales clínicos, ambulancias… de los que depende la gente, no solamente de las ciudades sino también del campo, para proseguir su interminable guerra contra la mortalidad prematura, son básicamente productos de las grandes ciudades. El excedente de riqueza, la productividad y la conjunción densa y bien coordinada de talentos que permite a la sociedad apoyar estos avances son también fruto de nuestra organización en ciudades y, especialmente, en ciudades grandes y densas.

Quizá sea romántico buscar la salvación de los males de la sociedad en unos entornos rústicos y morosos, o bien en medio de inocentes e ingenuos provincianos, si es que existen, pero es una pérdida de tiempo. ¿Supone acaso alguien hoy que en la

vida real las respuestas y soluciones a las grandes cuestiones que nos preocupan puedan venir de asentamientos homogéneos?

Es verdad que las ciudades inertes y sin vigor suelen contener los gérmenes de su propia destrucción y poca cosa más. Pero en cambio, las ciudades de vida intensa, animada y diversa contienen las semillas de su propia regeneración y tienen la energía suficiente para asumir los problemas y necesidades ajenos.

El cemento armado es una musa honesta
y útil, y quizá en manos de un arquitecto genial
sería admirable; pero cuando se desmanda y se siente
atrevida, como una cocinera lanzada a cupletista,
hace tales horrores, que habría que sujetarla
y llevarla a la cárcel.

PÍO BAROJA

JANE JACOBS (Scranton, EEUU, 1916 - Toronto, Canadá, 2006). Divulgadora científica, teórica del urbanismo y activista político-social, su obra más influyente fue *Muerte y vida de las grandes ciudades* (1961), en la que critica duramente las prácticas de renovación urbana de los años cincuenta en EE.UU., cuyos planificadores asumieron modelos esquemáticos ideales que condujeron a la destrucción del espacio público. Con métodos científicos innovadores e interdisciplinares, Jacobs identificaba las causas de la violencia en lo cotidiano de la vida urbana, según estuviera sujeta al abandono o, por el contrario, a la seguridad y calidad de vida. Paralelamente, la autora destacó por su activismo en la organización de movimientos sociales autodefinidos como espontáneos (*grassroots*), encaminados a paralizar los proyectos urbanísticos que entendía que destruían las comunidades locales. Primero en EE.UU., donde consiguió la cancelación del *Lower Manhattan Expressway*; y posteriormente en Canadá, a donde emigró en 1968 y donde consiguió la cancelación del *Spadina Expressway* y la red de autopistas que pretendían construirse.

Notas

[1] Zaida Muxí Martínez, es profesora titular de Urbanismo en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona y codirectora del Máster Laboratorio de la Vivienda del siglo XXI. Integrante del Col·lectiu Punt 6. Blanca Gutiérrez Valdivia, socióloga urbana e investigadora del Centro de Política de Suelo y Valoraciones (CPSV) de la UPC de Barcelona, también es integrante del Col·lectiu Punt 6.<<

[2] Se ha de reseñar que desde hace poco más de veinte años el *Congress for New Urbanism* está intentando generar nuevos modelos de urbanización que combatan estos problemas.<<

[3] Es profesor titular de antropología religiosa en el Departament d'Antropología Social de la Universitat de Barcelona (UB). Actualmente forma parte de la junta directiva del Institut Catalá d'Antropología.<<

[1] Por favor, recuerden el North End, porque haré frecuente referencia al mismo en este libro.<<

[2] Los lectores que deseen una exposición más completa, una exposición más comprensiva que la mía, deben acudir a las fuentes, algunas muy interesantes, especialmente: *Garden Cities of Tomorrow*, Ebenezer Howard; *The Culture of Cities*, Lewis Mumford; *Cities in Evolution*, *Sir* Patrick Geddes; *Modern Housing*, Catherine Bauer; *Toward New Towns for America*, Clarence Stein; *Nothing Gained by Overcrowding*, *Sir* Raymond Unwin; y *The City of Tomorrow and Its Planning*, Le Corbusier. El mejor compendio que conozco es de un grupo de expertos y su título «Assumptions and Goals of City Planning», en *Land Use Planning, A Casebook On the Use, Misuse and Reuse of Urban Land*, de Charles M. Haar.<<

[1] Según los tenderos algunos viven de legumbres y pan y pasan la jornada buscando otro lugar para vivir donde el alquiler no se coma todos sus ingresos.<<

[2] En efecto, resultó ser un cabeza loca de los barrios residenciales de las afueras. Los de Hudson Street estamos tentados a veces de creer que los ensanches residenciales deben ser un lugar difícil para educar a los niños.<<

[1] Por ejemplo, en una de las viviendas residen: cuatro abogados, dos médicos, dos ingenieros, un dentista, un comerciante, un banquero, un director de ferrocarriles y un directivo de organización de empresas.<<

[2] Esto es muy corriente en los inmuebles de apartamentos en Nueva York.<<

[3] Que, dicho sea de paso, es un método muy eficaz, pues requiere un esfuerzo mucho más pequeño que el necesario para ir de puerta en puerta, y produce, además, más conversación y opinión pública que las visitas particulares.<<

[1] La calle Forsyth limita con el parque Sara Delano Roosevelt, que se extiende a lo largo de unas cuantas manzanas de casas; el reverendo Jerry Oniki, pastor de una iglesia situada en el limite del parque, fue citado por el *New York Times* en relación con la influencia del parque sobre los jóvenes. «En ese parque ocurre todo lo malo que ustedes puedan imaginar». No obstante, alguien había defendido en otra ocasión las excelencias de tan desgraciado lugar. En un artículo aparecido en 1942 sobre el Barón Haussmann, el reformador de París, escrito por Robert Moses, el reformador de Nueva York, el parque Sara Delano Roosevelt, recién construido por aquellas fechas, se comparaba orgullosamente ¡con la calle Rivoli de París!<<

[2] También ésta obtuvo su ración de elogios de los expertos. Los círculos de urbanistas y arquitectos la alabaron mucho cuando se construyó, entre 1954 y 1956; se la consideró un excelente ejemplo de habitabilidad.<<

[1] Por ejemplo: «El señor Moses concedió que algunas de las nuevas construcciones de viviendas podían ser “feas, reglamentarias, institucionales, idénticas, conformes, impersonales”. Pero sugirió que esas construcciones podían rodearse de parques», en un relato del *New York Times*, de enero de 1961.<<

[2] Sucede que, a pesar de tener más espacios abiertos que ninguna otra gran capital, Los Ángeles es la aglomeración urbana que más pulmones suplementarios necesita. Su *smog* se debe en parte a los gases producidos por la imponente circulación local que enrarecen el aire circundante y, también, en parte, a la gran cantidad y amplitud de sus espacios abiertos. La enorme dispersión de las residencias requiere largos viajes en automóvil, lo que contribuye en casi dos tercios a los productos químicos de la cazuela de *smog*. De las miles de toneladas de productos químicos contaminadores del aire que lanzan todos los días los tres millones de vehículos registrados en Los Ángeles, unas seiscientas mil toneladas son hidrocarburos, que podrían eliminarse en su mayoría mediante quemadores auxiliares acoplados en la parte trasera de los coches, pero otras cuatrocientas toneladas son óxidos de nitrógeno; en el momento en que escribo estas páginas aún no se han iniciado las investigaciones científicas encaminadas a reducir este componente. La paradoja de los espacios abiertos y de su atmósfera (y no se trata de una paradoja temporal) consiste en lo siguiente: en las capitales modernas, la generosa dispersión de espacios abiertos promueve la contaminación del aire en lugar de combatirla. Se trata de unos efectos que difícilmente podía prever Ebenezer Howard. Pero hoy día ya no es cuestión de previsión, sino solamente de reflexión.<<

[3] Por casualidad, cuando regresé a mi casa encontré un equivalente estadístico de la población usuaria de ese parque, dieciocho personas (de ambos sexos y varias edades) reunido en el jardincillo de entrada al inmueble contiguo a nuestra casa. No había allí ninguna de las atracciones de un parque, salvo las que más cuentan: disfrute del tiempo libre, comunicación con los demás, la animación de la calle.<<

[4] Las familias obreras, por ejemplo, cenan antes que las familias de oficinistas y dependientes, pues la jornada de los maridos empieza y termina antes. Las madres de familia obrera se van del terreno de juego cercano a donde yo vivo antes de las cuatro; las madres de familias de oficinistas y dependientes vienen más tarde y se marchan un poco antes de las cinco.<<

[5] No es aquí el sitio para ver borrachos al amanecer tirados por el suelo con las botellas en la mano. Es más fácil que éstos estén en la inmensa alameda Independence Mall, un nuevo espacio deshabitado por todas las formas reconocidas de sociedad, incluso por la marginal.<<

[6] El Dr. Karl Menninger, director de la clínica psiquiátrica Menninger de Topeka, en una conferencia dedicada a los problemas urbanos, en 1958, comentó los diferentes tipos de actividades que, en principio, parecen ser útiles en la lucha contra el deseo de destrucción. Dio la siguiente lista: a) abundantes contactos con otras muchas personas; b) trabajo, inclusive labores duras; c) juegos violentos. Según Menninger, las ciudades ofrecen muy pocas oportunidades para practicar ejercicio violento, lo que le parece desastroso. Citó como ejemplos que han demostrado mayor utilidad los deportes al aire libre, y las boleras y tiros al blanco como las que se encuentran en los parques de atracciones y, sólo ocasionalmente (en Times Square, por ejemplo), en las ciudades<<

[1] En la parte alta del West Side de Manhattan, un área totalmente fracasada en la que su grave problema de desintegración social se ha acompañado por despiadadas excavadoras, nuevas edificaciones y dispersión de la gente, la mitad de los alumnos eran nuevos en 1959-1960. Es ridículo pensar que pueda ser viable una escuela en un barrio de una inestabilidad semejante, por muchos esfuerzos, oficiales y privados, que se hagan. Una buena escuela es imposible en medio de una vecindad inestable; incluyendo vecindades inestables con, *al mismo tiempo*, buenas viviendas.<<

[2] Incluso la muy manida razón para asentar poblaciones ideales de unas siete mil personas —que es la suficiente para poblar de alumnos una escuela primaria— resulta tonta en el momento que quiere aplicarse a las grandes ciudades, como descubrimos preguntando simplemente: ¿qué escuela? En muchas ciudades americanas las escuelas parroquiales superan en alumnos a las públicas. ¿Significa esto que debe haber dos escuelas como supuestas aglutinadoras del barrio, duplicando la población del conjunto resultante? ¿O que la población es correcta pero las escuelas han de hacerse la mitad de grandes? ¿Y por qué sólo la escuela primaria? Si la escuela ha de ser en pequeño lo que el barrio en grande: ¿por qué no escoger la escuela secundaria, una institución mucho más problemática que la escuela primaria? La pregunta ¿*qué escuela*?, no se hace nunca, porque esta visión es tan poco realista como todas las demás visiones. La escuela es una excusa plausible y abstracta que sirve para definir un *cierto* tipo de dimensión para una unidad que procede de los sueños sobre ciudades imaginarias. Es necesaria en tanto que armazón formal que protege a los diseñadores del caos intelectual; no tiene otra razón de ser. Las ciudades modelo de Ebenezer Howard son los ancestros de la idea, por supuesto, pero su perdurabilidad proviene de la necesidad de llenar un vacío intelectual.<<

[3] En Jefferson Houses (East Harlem) se descubrió, en efecto, que muchas personas, vednos de la urbanización durante cuatro años, nunca habían reparado en el centro comunal. Está situado al fondo de la urbanización (es el fondo porque detrás no hay más que parque). Los vecinos de esos inmuebles no tenían razones para frecuentarlo; al revés, tenían muchas para no acercarse por allí. Visto de lejos parecía más de lo mismo. La directora del centro de acogida de uno de los sectores del Lower East Side, Dora Tannenbaum, dice refiriéndose a los inquilinos de diferentes inmuebles pertenecientes a una urbanización contigua: «Parece como si esas personas no tuvieran la menor idea de que tienen algo en común con otras de la misma especie. Se comportan como si los demás habitantes de la urbanización fueran seres de otro planeta». Visualmente, esa urbanización es una unidad. En la práctica, no lo es. Las apariencias engañan<<

[4] El Back-of-the-Yards de Chicago es la única excepción significativa a la regla que conozco. Es una excepción tal vez con implicaciones útiles en algunos casos, que no nos incumben ahora, pero que trataremos más adelante en esta misma obra, en el aspecto administrativo.<<

[5] En Greenwich Village estas organizaciones tienen unos nombres largos y explícitos: Comité conjunto de urgencia para cerrar el Washington Square Park a todo tráfico salvo el de emergencia; Comité de urgencia de inquilinos de bajos y sótanos; Comisión de vecinos para la puesta en marcha del reloj de Jefferson Market Courthouse; Comité vecinal conjunto para derrotar la propuesta del West Village y lograr una correcta…<<

[6] Hay personas que, aparentemente, pueden comportarse como datos estadísticos intercambiables, capaces de instalarse en un nuevo lugar y seguir igual; pero deben pertenecer a uno de nuestros grupos sociales, homogéneos, cerrado y nómadas, como los *beatniks*, los oficiales del ejército regular y sus familias o las peripatéticas familias de jóvenes ejecutivos de los ensanches urbanos descritas por William H. Whyte, Jr., en *The Organization Man* (Versión castellana en el Fondo de Cultura Económica, con el título *El hombre Organización*).<<

[1] En el comercio al por menor esta tendencia se ha ido desarrollando vigorosamente. Richard Nelson, experto en problemas del suelo de Chicago, en un estudio sobre las tendencias de posguerra de las ventas al por menor en unos veinte centros urbanos, ha descubierto que los grandes establecimientos comerciales han disminuido sus operaciones; las cadenas de establecimientos de productos varios las han mantenido aproximadamente al mismo nivel; los establecimientos pequeños y especializados han incrementado su negocio. Además, estos últimos han aumentado también en número. Estas pequeñas y diversificadas empresas no pueden competir fuera de la ciudad; pero a las grandes de tipo estándar les es fácil competir, en sus naturales lugares fuera de la capital, con otras igualmente grandes del centro. Esto es lo que ha ocurrido en el barrio donde yo vivo. Wanamaker’s, el gran almacén localizado anteriormente en Greenwich Village, ha cerrado sus puertas aquí y se ha trasladado a una zona periférica; al mismo tiempo, las pequeñas y diversificadas tiendas de la anterior vecindad de Wanamaker’s han aumentado en número y prosperado económicamente de manera asombrosa.<<

[1] Recuerden, sin embargo que este factor de la presencia de usuarios durante todo el día es sólo una de las cuatro condiciones generadoras de la diversidad. No crean que lo explica todo, aun cuando es un factor esencial.<<

[2] Los centros comerciales que sólo sirven usos primarios de tipo residencial, por ejemplo, sufren problemas similares a los del Lower Manhattan, pero en horarios invertidos. Muchos ríe estos centros comerciales están ahora cerrados por la mañana y abiertos hasta altas horas de la noche. «Tal y como están las cosas —decía un ejecutivo citado en el *New York Times*—, se puede disparar un cañonazo en cualquiera de estos centros comerciales a mediodía y no dar a nadie». La ineficacia inherente a proporcionar un solo uso primario es una de las razones (junto con otras) del porqué hay tan pocos centros comerciales capaces de sostener otra cosa que no sean empresas estandarizadas y de servicio rápido.<<

[3] Este proceso puede desarrollarse hasta el extremo y destruirse a sí mismo, mas éste es otro aspecto de la cuestión que trataré en la tercera parte de este libro. Por el momento, podemos ignorarlo.<<

[4] Otra coartada, ofrecida con orgullo por los círculos financieros, es que «tenemos un centro urbano parecido a Wall Street». Al parecer, no han oído las noticias sobre las dificultades del barrio de Wall Street.<<

[5] La Biblioteca Pública de Nueva York, situada en la 5ª Avenida esquina con la calle 42, es un excelente ejemplo de foco arquitectónico; el antiguo Jefferson Market Courthouse en el centro de Greenwich Village es otro. Seguro que el lector conoce algún núcleo focal individual de este tipo.<<

[1] Yendo hacia el oeste desde la 5° Avenida, los tres primeros bloques, y en algunos lugares los cuatro primeros, tienen doscientos cincuenta metros de largo, excepto donde los atraviesa en diagonal Broadway. Yendo hacia el este desde la 5° Avenida, los primeros cuatro bloques oscilan entre los ciento veinticinco y los ciento cincuenta metros de largo. En la calle 70 —por no coger sino un punto cualquiera, al azar, donde Central Park divide en dos el territorio de la isla— los setecientos metros lineales cubiertos por edificios, entre la Central Park West y la West End Avenue, *solamente* son atravesados por *dos* avenidas orientadas de norte a sur. En el lado East, una línea de edificios de una longitud equivalente se extiende desde la 5ª Avenida hasta un poco más allá de la 2ª, y la cortan *cinco* transversales. El tramo del East Side con sus cinco cruces (otras tantas avenidas) es inmensamente más popular que el West Side con sólo dos cruces.<<

[1] Todas estas razones se refieren a problemas inherentes y específicos. Pero aún hay otra razón que explica por qué ciertos distritos envejecen irremediablemente; se trata de una razón que no tiene la menor relación necesaria con las taras antes consideradas inherentes. El distrito en cuestión puede haber sido puesto en la lista negra —y de una manera concertada— por los préstamos hipotecarios, como le ocurrió al North End de Boston. Esta manera de sentenciar una vecindad a una decrepitud inexorable es, además de destructiva, muy corriente. Pero por el momento, nos referimos solamente a las condiciones que afectan la capacidad económica inherente de una área urbana para generar diversidad y conservar su poder.<<

[2] Se caen de los proyectos o se posponen indefinidamente, cuando hay que encararse con la realidad económica de los alquileres.<<

[3] Miento. Lo *último* que necesitamos es una evaluación paternalista que juzgue si somos lo bastante no controvertidos como para ser admitidos en algún cuartel subvencionado de una utópica ciudad de ensueño.<<

[4] «¿Estás seguro, querido, de que la estufa es una de las cincuenta y una emocionantes razones por las que vivimos en Washington Square Village?», pregunta la esposa en un chiste gráfico editado por un grupo de vecinos descontentos de su residencial reurbanizado de Nueva York. «Habla más alto, cariño», —replica el marido—. «El vecino acaba de tirar de la cadena».<<

[5] Stuart Cohen, Stanley Kogan y Frank Marcellino.<<

[6] El coste de los solares, que convencionalmente es aceptado como un importante elemento disuasivo de la construcción de edificios industriales y locales de negocio de empresas en expansión, ha disminuido regularmente en relación con los costes de construcción (y en relación también con casi todos los demás costes). Cuando Time Inc. decidió construir unas dependencias propias en unos terrenos muy caros próximos al centro de Manhattan, por ejemplo, y no en unas fincas mucho más baratas situadas en una zona limítrofe de este área, justificó su decisión alegando muchas razones, entre las cuales estaba el hecho de que las tarifas de taxi que habrían de pagarse a los corredores y representantes de la firma si levantaban esas instalaciones en otro lugar, les supondría más gasto al año que la diferencia en los costes de los distintos terrenos. Stephen G. Thompson, de *Architectural Forum* ha dicho (pero no publicado) que los subsidios a la reordenación determinan con frecuencia una disminución de los costes de los solares urbanos por debajo incluso de los costes de la moqueta de los edificios. Para justificar unos costes del suelo más altos que los costes de la moqueta, una ciudad ha de ser realmente una *ciudad*, no una máquina o un desierto.<<

[1] Veamos en detalle las cifras de densidad correspondientes a los ejemplos citados. La referencia es: unidades-vivienda por hectárea neta de suelo residencial. Cuando se ofrecen dos cifras, representan una suma de promedios posibles en el lugar en cuestión (así es como se establecen muchas veces estas series estadísticas). En San Francisco: North Beach-Telegraph Hill, 190-350, igual aproximadamente que en Russian Hill y Nob Hill, aunque los edificios cubren más espacio residencial en North Beach; Western Addition, 140-150. En Filadelfia: Rittenhouse Square, 190-250; North Filadelfia, alrededor de 100; vecindades de casas de planta y piso, normalmente 75-110. En Brooklyn: Brooklyn Heights, 310-430 en el corazón del distrito y 180-310 en casi todo el resto del mismo; en alguna de sus áreas de influencia, caídas hasta 110-180; ejemplos de áreas de Brooklyn en crisis, Bedford-Stuyvesant, con mitad a 180-310 y la otra a 110-180; Red Hook, casi entero, 110-180; en algunos de los lugares de Brooklyn baja hasta 35-60. En Manhattan, la mayoría de las bolsas de moda del East Side, 310-425, llegando a 430-625 en Yorkville; Greenwich Village, 350-430 en sus colonias más de moda, ascendiendo a 430-625 en casi todo el resto del distrito (con una bolsa poblada por una comunidad italiana, antigua, estable y totalmente restaurada que llega a 630). En Boston, North End, 680; Roxbury, 50-100.

Las cifras de Boston y Nueva York proceden de tabulaciones y mediciones de la comisión de urbanismo; las de San Francisco y Filadelfia proceden de estimaciones de los empleados de los diferentes servicios de urbanismo y reordenación espacial.

Aunque todos los organismos municipales fetichizan los análisis minuciosos de las densidades en los conjuntos y colonias residenciales, sorprende los pocos datos que tienen sobre las densidades de las demarcaciones *no urbanizadas ni reordenadas*. Un director de urbanismo me dijo que no veía razón alguna para estudiarlas, excepto como ilustración cuantitativa del problema del realojo resultante de su eventual derribo. Ninguna de las ciudades que conozco o de las que tengo noticias ha estudiado cuáles son las variaciones locales, edificio por edificio, que determinan la particular configuración de los índices de densidad en las vecindades populares. «Es muy difícil hacer generalizaciones en este tipo de distritos», se quejaba un director urbanístico cuando le pregunté sobre las variaciones específicas de densidad, en pequeña escala, en uno de los más animados distritos de la ciudad. Y es que, ciertamente, resulta muy difícil, y a veces imposible, generalizar sobre estos distritos porque, en sí mismos, están muy poco estandarizados en sus diferentes niveles de agrupamiento. Este aspecto caprichoso y la diversidad de sus componentes es uno de los hechos más importantes e ignorados en relación con los índices de densidad en los distritos populares.<<

[2] El ideal clásico de la teoría urbanística estricta de la Ciudad Jardín preconizaba estas proporciones: treinta viviendas por hectárea.<<

[3] Ciertos urbanistas abogan en favor de la variedad y la animación urbanas, pero, al mismo tiempo, prescriben densidades *intermedias*. Por ejemplo, en el número de invierno de 1960-61 de la revista *Landscape*, Lewis Mumford escribe: «Ahora, la principal función de la ciudad es […] permitir, en realidad estimular e incitar, el mayor número posible de reuniones, encuentros y desafíos entre todo tipo de personas, clases y grupos como si fuera un gran escenario en el que se representase el drama de la vida social, donde los actores se volvieran espectadores y los espectadores a su vez actores». En el párrafo siguiente, sin embargo, regaña a las áreas urbanas con densidades de quinientas a mil doscientas cincuenta *personas* (la cursiva es mía) por hectárea, y recomienda la construcción de «alojamientos que permitan que parques y jardines formen parte del diseño integral, con densidades no superiores al centenar o, a lo sumo —en barrios para matrimonios sin hijos— trescientas *personas* por hectárea». Densidades de doscientas cincuenta *personas* por acre significan densidades de unidades-vivienda del orden de 60-125 por hectárea. La urbanidad y las densidades *intermedias* como éstas sólo pueden combinarse en teoría; son incompatibles debido a las formas económicas que generan diversidad urbana.<<

[1] El único brochazo de desorden es un grupo de carteles anunciadores en la esquina nordeste de la calle 42. Es de suponer que su intención es buena, porque, cuando escribo esto, exhortan con fatuidad a las muchedumbres que por allí pasan a rezar en familia, ahorrar para los malos tiempos o combatir la delincuencia. Su capacidad de reforma es discutible. Su capacidad para afear la vista de la 5ª Avenida desde la biblioteca es indiscutible.<<

[2] Lever House, Seagram, Pepsi-Cola, Union Carbide.<<

[3] Diré, de paso, que esta singular manzana ha sido considerada siempre por los vecinos como una calle residencial muy bonita; el uso predominante es el residencial, tanto de hecho como aparentemente. Pero consideremos sus diferentes usos entremezclados con los residenciales: la funeraria, por supuesto, una inmobiliaria, dos lavanderías, una tienda de antigüedades, una caja de ahorros, tres consultorios médicos, una iglesia y una sinagoga (combinadas), un pequeño teatro en la trasera de la iglesia-sinagoga, una peluquería, un estudio de canto, cinco restaurantes y un misterioso edificio que bien pudiera ser cualquier cosa, desde una escuela hasta una fabrica artesana, pasando por un centro de rehabilitación, pero que no suelta prenda. <<

[4] A menudo, pero no siempre. ¿Qué sería de Times Square sin su enorme anuncio exterior?<<

[1] Calle 8 abajo, los hombres lo ganan./ Calle 8 arriba, las mujeres lo gastan./ Así es la vida en esta gran ciudad./ Calle 8 arriba, calle 8 abajo.<<

[1] En 1961, la ciudad está recabando de nuevo fondos federales para *renovarnos* y hacernos un seudosuburbio inane. Por supuesto, la vecindad está luchando con uñas y dientes.<<

[2] En las partes de Greenwich Village que fueron siempre de clase media o alta, nunca barrios bajos, la población no disminuyó en aquellos años, pues no había superpoblación desde la que caer. Lo normal era que subiera, a veces mucho, debido a incrementos en las cifras de unidades-viviendas, sobre todo casas de apartamentos. En estos casos la población infantil, siempre baja, no subió proporcionalmente.<<

[1] El primer estadio de este cataclismo existe ya en forma de un proyecto para una demolición masiva en torno a los edificios históricos. A los bostonianos —o, al menos, a los custodios de su tradición— les avergüenza que hoy los turistas y los niños de las escuelas se distraigan con el irrelevante North End mientras cap tan el significado de la libertad americana.<<

[2] Los líderes fueron el Obispo Bernard J. Sheil, Saul D. Alinsky, sociólogo y criminólogo, y Joseph B. Meegan, entonces director de un parque local. Alinsky ha descrito la teoría y los medios de organización en un libro titulado *Reveille for Radicals*.<<

[3] En 1960, los propietarios de una de estas calles obtuvieron lo que en principio parecen ser los primeros préstamos hipotecarios normales hechos en el East Harlem en dieciocho años. Se consiguieron por los buenos oficios de John J. Merli, concejal y personaje importante en el Comité del Condado de Nueva York del Partido Demócrata. El propio señor Merli adelantó el dinero necesario para comprar los materiales y arregló el trueque y donación de trabajo como en el North End. Una vez hecho el trabajo obtuvo préstamos bancarios para los propietarios de fincas, con los cuales pudieron devolverle los préstamos que él les había hecho para los materiales. <<

[4] La intención de estas leyes es impedir que la propiedad cambie de manos en el intervalo incrementando así los costes para la ciudad más de lo previsto. En esto las leyes han sido un éxito, pero su subproducto ha sido una reducción de las compensaciones a los propietario legítimos. En el West End de Boston, por ejemplo, propietarios que ocupaban sus propios edificios fueron reducidos a un estado de desesperación por estas leyes. Desde el día mismo en que se decretaba la expropiación, sus arrendatarios empezaban a pagar los alquileres al Ayuntamiento, y los dueños también debían pagar alquiler al Ayuntamiento. Esto duraba muchos meses —a veces todo un año—, mientras el expropietario del inmueble no podía mudarse porque no había percibido todavía su indemnización y no tenía la menor idea de lo que le darían. Llegado el momento, aceptaba sin rechistar cualquier cantidad.<<

[1] El ya fallecido Marshall Shatter, brillante funcionario del Servicio de Salud Pública de Estados Unidos, que desarrolló el programa federal de ayuda a la construcción de hospitales y lo administró muchos años, tenía pegado en un cajón de su escritorio un trozo de papel que miraba de vez en cuando para recordar algo. Decía: «Un loco se pone su ropa mejor que un sabio».<<

[2] Esta política se aplica ya en algunas ocasiones en las compras efectuadas bajo expropiación forzosa, cuando los Ayuntamientos toman conciencia de que la injusticia cometida sobre las víctimas de sus proyectos redundarán en trastornos políticos graves para esos proyectos. Así ocurre, por ejemplo, con el Ayuntamiento de Nueva York que, al comprar tierras expropiadas destinadas a inundarse para el abastecimiento de aguas a la ciudad, ha sido autorizado por los órganos legislativos estatales competentes a pagar todos los costes a los locales de negocios afectados, incluyendo incluso el valor de la clientela.<<

[3] Una palabra sobre las ratas. Se supone que éste es uno de los males más elementales que eliminan las nuevas viviendas, mientras que las viejas lo perpetúan. Pero las ratas no saben nada de esto. A menos que sean exterminadas cuando los viejos edificios infestados de ratas son derribados, se trasladan simplemente al área habitada más próxima. Uno de los problemas más graves en el Lower East Side de Nueva York, como ya he dicho, es la presencia de ratas y otros bichos procedentes de los edificios demolidos en el solar de una enorme y nueva urbanización cooperativa, Seward Houses. Cuando se arrasó una gran parte del centro de St Louis, las ratas desplazadas invadieron edificios en un radio de muchas millas cuadradas. Si no se las extermina en los edificios nuevos, la progenie de las ratas se hace tan alta allí como en los antiguos. En la mayoría de las ciudades hay disposiciones municipales reglamentando el exterminio de las ratas en cualquier edificio demolido; en Nueva York, la tarifa corriente en 1960 por un certificado de exterminio amañado pagada por propietarios corruptos a exterminadores no menos corruptos era de cinco dólares. ¿Cómo es posible que los organismos públicos, como la Agencia de Vivienda, eludan la ley? No lo sé; pero lo que si sé es que la suelen eludir, pues basta echar un vistazo a los terroríficos festivales y éxodos de ratas al anochecer desde sus cuarteles en vías de demolición. Los nuevos edificios no se libran de las ratas. Sólo los vecinos se libran de ellas. Esto puede hacerse fácilmente tanto en los edificios nuevos como en los viejos. Nuestra casa estaba atiborrada de ratas —enormes— cuando nosotros nos trasladamos a ella. Nos cuesta 48 dólares al año mantenerla libre de estos y otros bichos. La idea de que los edificios se deshacen de las ratas es peor que un engaño, puesto que se convierte en una excusa para no exterminarlas («pronto nos vamos a librar de esos edificios llenos de ratas»). Esperamos mucho de los edificios nuevos y muy poco de nosotros mismos.<<

[4] Muchas de estas ideas, y otras, han sido recogidas en un congreso, «The Dreary Deadlock of Public Housing», publicado en *Architectural Forum* en junio de 1957.<<

[1] Un eufemismo.<<

[2] Este tipo de despilfarro ya ocurre en centros urbanos que urbanizan deliberadamente la dispersión de los usos. Así, el nuevo centro cívico de Pittsburgh, exiliado y arrinconado en uno de los bordes del centro urbano tiene que proveer aparcamientos para el uso nocturno, que se duplican en la zona de oficinas del centro urbano, vacía por la noche. El apoyo mutuo de cualquier servicio urbano, incluyendo aparcamientos y calzadas tanto como parques y tiendas, necesita compactarse.<<

[3] En uno de estos lugares en los que el comisario del tráfico quiere levantar un garaje —muy *lógicamente* localizado entre un gran almacén y el pie de un puente— conté ciento veintinueve negocios, incluyendo varias tiendas únicas de especias a las que acuden clientes procedentes de todo el área metropolitana, un par de galerías de arte, unos salones de belleza para perros, un par de restaurantes muy buenos, una iglesia y una gran cantidad de residencias, algunas de las cuales son casas antiguas recientemente rehabilitadas. A los cuales hemos de añadir todos los negocios situados en las aceras de enfrente de las calles afectadas, puesto que unos y otros constituyen una unidad; lindar con un enorme y mortífero garaje los amputaría de su constelación de apoyo mutuo y morirían. La comisión de urbanismo se opone al proyecto del comisario, lo cual la honra (al menos cuando escribimos esto); y se opone por las razones correctas: que atraer más vehículos significará la destrucción de otros valores.<<

[4] Edmund Bacon, director de la Comisión de Urbanismo de Filadelfia, me dice que los ciudadanos contrarios a una autopista proyectada por él aparecieron con pancartas que decían: «A freír Bacon».<<

[5] Sólo en Manhattan se ensancharon cuatrocientas cincuenta y tres calzadas en los años 1955-58, y el presidente de su Junta Municipal anunció que era sólo el principio. Un programa sensato de sacrificio vehicular eliminaría la reducción de las aceras y, entre otras cosas, ampliaría las aceras de al menos cuatrocientas cincuenta y tres calles en un período de cuatro años, y sólo sería el principio.<<

[1] Sobre un fenómeno similar, referido a las autopistas, el profesor Lynch hace el siguiente comentario: «(En Los Ángeles) muchos individuos tenían dificultades para establecer una conexión mental entre la autopista y el resto de la estructura de la ciudad como en el caso de Boston. Eran capaces de atravesar con el pensamiento la Hollywood Freeway, como si ésta no existiera. Una arteria para grandes velocidades no es necesariamente el mejor modo de delimitar visualmente un distrito central».<<

[2] También es un buen ejemplo de calle extra trazada de norte a sur la Vanderbilt Avenue, con terminales en «T»; en la «T» norte de Vanderbilt hay un bello edificio nuevo, Union Carbide, que puentea la acera; las pequeñas manzanas entre Vanderbilt y Madison son una buena ilustración, de paso, de la animación y comodidad peatonal inherentes a las manzanas pequeñas en las ciudades.<<

[3] Este folleto (distribuido por la Asociación del Plan de Ordenación Regional de Nueva York) discute los aspectos legislativos, de regulación y fiscales de este enfoque, y es pues muy útil para cualquier interesado seriamente por el orden visual urbano.<<

[4] Los efectos de varios tipos de unificadores —y también de buenas y malas interrupciones visuales, hitos, etc.— se describen y explican en dos libros notables sobre diseño en ciudades inglesas, municipios pequeños y zonas rurales: *Outrage y Counter Attack*, ambos de Gordon Cullen y Ian Nairn.<<

[1] La concepción más estúpida sobre el salvamento consiste en construir un duplicado del primer fracaso y trasladar los moradores de éste al costoso duplicado, para salvar el primer fracaso. Asombroso. Pero es un estadio de desplazamiento y duplicado de barrios bajos que están alcanzando nuestras ciudades. Por ejemplo, en Buffalo hay un conjunto de renta baja llamado Dante Place, construido con fondos federales en 1954. Dante Place se ha convertido rápidamente en un tumor infeccioso. «Suponía un obstáculo al desarrollo del terreno adyacente», según decía el director del Departamento de Vivienda del Ayuntamiento. Solución: un nuevo conjunto, muy parecido a Dante Place, se ha construido en otra parte de la ciudad, y sus habitantes serán trasladados allí para salvar Dante Place, lo cual significa que se convertirá en un complejo de renta media. El proceso de corregir los errores confundiéndolos fue saludado en noviembre de 1959 por el comisionado de la vivienda para el Estado de Nueva York como un avance que puede «servir de modelo a otras autoridades responsables de la vivienda».<<

[2] En la actualidad, muy pocas personas, relativamente, entran en conjuntos de renta baja por elección libre; más bien han sido expulsados de sus barrios para hacer sitio a la *renovación urbana o* a las autopistas; si son personas de color y, por consiguiente, sometidas a discriminación en la vivienda, no han podido escoger. Entre las personas así deslocalizadas, solamente un 20% aproximadamente (al menos en Filadelfia, Chicago y Nueva York, con cifras publicadas) entran en viviendas públicas; muchos de los que no entran tienen derecho, pero no van porque encuentran otra alternativa. Refiriéndose a esta desquiciante obstinación de los que todavía tienen la suerte de poder escoger, un funcionario del departamento de la vivienda del Ayuntamiento de Nuevo York citó dieciséis familias expulsadas (por la ordenación) y que tenían derecho a un piso en viviendas oficiales (con tres habitaciones). «Tenían la sentencia de desalojo en sus manos, pero ninguna aceptaba vivienda pública».<<

[1] En una carta dirigida al *New York Times* sobre la revisión de los estatutos municipales, Stanley M. Isaacs, concejal y expresidente de la Junta de Manhattan, escribe: «¿Celebrarán audiencias públicas? Desde luego. Pero los que tenemos experiencia sabemos lo que esto significa. Serán audiencias como las que regularmente celebra estos días el comité de presupuestos. Primero tendrán una reunión ejecutiva (las sesiones ejecutivas tienen lugar los miércoles, un día antes de las audiencias públicas); allí se decidirá todo; después escucharán al público con plena cortesía pero con oídos sordos».<<

[2] Los intereses especiales contratan en algunas ocasiones *influencias* para resolver —en interés propio, desde luego— frustraciones similares a las que empujan a los ciudadanos ordinarios a ejercer, en tanto que grupo, presión sobre los gestores por la vía de los funcionarios electos. Por ejemplo, un aspecto escandaloso del desarrollo urbano de Nueva York concernía a los pagos hechos a Sydney S. Baron (jefe de prensa del líder del Partido Demócrata, Carmine G. DeSapio) por seis patrocinadores de proyectos subvencionados con fondos federales. Uno de los patrocinadores dijo, según el *New York Post*: «Seria grotesco decirles que con tratamos a Baron por razones distintas a su influencia. Hubiéramos tenido que esperar meses para ser recibidos por los Comisionados —como el de Sanidad, Incendios, Policía—, pero él cogía el teléfono y lo arreglaba enseguida». La crónica del periódico continúa así: «Barón negó rotundamente que hubiese sido contratado fundamentalmente "para activar las gestiones de los organismos municipales". "Sólo arreglé dos entrevistas, una con Sanidad y otra con Incendios"», dijo.<<

[3] Por supuesto, sin *paseantes*.<<

[4] En este sentido, los *alcaldes* locales parecen surgir de una combinación de dos factores: su propia accesibilidad y éxito en lograr lo que se le pide, y las proporciones de su electorado. Por el primer factor, las funciones formales que desempeñen diferirán probablemente según la ciudad. Pero el segundo factor es también importante. Así, aunque en muchas ciudades los concejales pueden muy bien convertirse en *alcaldes locales*, esto no es corriente en Nueva York, donde los electorados de los concejales (trescientas mil personas para cada concejal) son demasiado grandes para el caso; en cambio, los *alcaldes locales* son con mayor frecuencia miembros de la asamblea estatal, simplemente porque sus electorados son más reducidos dentro del municipio (unas ciento quince mil personas), y se les pide tratar con el Gobierno de la ciudad. Los buenos diputados en el Ayuntamiento de Nueva York tratan mucho más con el Gobierno municipal, por cuenta de los ciudadanos, que con el Estado; en algunas ocasiones son elementos esenciales, en tanto funcionarios municipales, aunque esto es totalmente aparte de sus teóricas responsabilidades. Es un resultado de la improvisada política de distrito.<<

[5] A excepción de los votantes del área metropolitana de Miami. Sin embargo, para lograr la aprobación de este Gobierno, sus promotores pusieron tan poco poder en manos del Gobierno metropolitano que lo aceptado o votado fue poco más que un simple esto.<<

[1] Por ejemplo: *un caótico accidente*, un *caos petrificado*, etc.<<

[2] Precisamente por esto, los *expertos* únicamente en cuestiones de vivienda constituyen una profesión ridícula. Sólo tendría sentido si se diera por supuesto que el *alojamiento* posee per se valores, cualidades y efectos generales importantes. No los tiene.<<